

UNIVERSIDAD PERUANA DE LAS AMÉRICAS

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y
FINANZAS**



TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

**RECEPCIÓN, TRASLADO Y ENTREGA DE
MERCADERÍAS Y SU INCIDENCIA EN LOS ESTADOS
FINANCIEROS EN LA EMPRESA TRANS. J. VRAE S.A.C.,
PERIODO 2017**

PARA OPTAR EL TÍTULO DE CONTADOR PÚBLICO

INTEGRANTES:

**ALCALÁ FIESTAS, ANGIE SUZETT
MORA RAMÍREZ, JAZMÍN AROMA
NAVARRO VEGA, DIANA ELIZABETH**

ASESOR: MG. LUIS ALBERTO GIL PASQUEL

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: NORMAS ÉTICAS
CONTABLES PARA EMPRESAS PÚBLICAS Y PRIVADAS**

LIMA – 2018

**RECEPCIÓN, TRASLADO Y ENTREGA DE MERCADERÍAS Y SU INCIDENCIA
EN LOS ESTADOS FINANCIEROS EN LA EMPRESA TRANS. J. VRAE S.A.C,
PERIODO 2017**

Presentado a la Facultad de Ciencias Empresariales – Escuela Profesional de Contabilidad y Finanzas para optar el Título de Contador Público, en la Universidad Peruana de las Américas.

Aprobado por:

MG. Vines Yacila, Víctor Eduardo

PRESIDENTE

LIC. Ponce Canales, Javier Marcial

SECRETARIO

LIC. Vidaurre Díaz, Ceveriano

VOCAL

DEDICATORIA

A mi señor padre David, por su apoyo y orientación que me entregó para realizar mis estudios, a mi señora madre Nelly, la persona que siempre me ha levantado los ánimos en los momentos difíciles de mi vida estudiantil y personal, gracias por tu paciencia y las palabras sabias que siempre tienes para mí, a mamita Rosa, y papito Eusebio (que desde el cielo me guía) a mi tía Rosa, gracias por tus cuidados y enseñanzas dadas, a mí esposo Martín, gracias por el apoyo incondicional en todo momento y a mi hija Luciana que es el motor para seguir creciendo profesionalmente.

ALCALÁ FIESTAS, ANGIE SUZETT.

A Dios por darme salud y perseverancia para poder culminar esta etapa importante de mi vida. A mis padres Por ser mis dos grandes tesoros y por qué confiaron en mi persona, velaron por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en cada momento de mis días, mil gracias por ello. A mi hermano Ronaldo Aldahir por ser mi motor y motivo más importante de mi vida, por el apoyo moral y espiritual que me brinda día a día, y por permitirme ser su ejemplo de lucha.

MORA RAMÍREZ, JAZMÍN AROMA.

La presente investigación la dedico a Dios por permitirme tener la fuerza y voluntad para terminar mi carrera, a toda mi familia, especialmente a mis padres quienes han sido el pilar fundamental en mi formación como profesional, por brindarme su apoyo incondicional, sus consejos y sus enseñanzas y los recursos necesarios para conseguir lo logrado. A mi hija Alexia por ser la razón de mí existir, sin ella la fuerza de levantarme para ser mejor persona no sería una realidad, gracias Alexia por llegar a mi vida.

NAVARRO VEGA, DIANA ELIZABETH.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Peruana de las Américas por la experiencia obtenida dentro de sus instalaciones, en especial a la facultad de Ciencias Empresariales y a los profesores responsables de la carrera de Contabilidad y Finanzas, quienes nos otorgaron sus conocimientos y confianza plena lo cual nos incentivó que debemos luchar y perseverar por lo que más anhelamos en la vida, y gracias a su apoyo este logro se hizo posible.

Alcalá Fiestas, Angie Suzett.

Mora Ramírez, Jazmín Aroma.

Navarro Vega, Diana Elizabeth

RESUMEN

En la investigación del presente trabajo, se analizó la incidencia de la recepción, traslado y entrega de mercaderías en la empresa Trans. J. VRAE S.A.C. En consecuencia se buscó identificar el problema dentro del área de Logística, en la cual apreciaremos las condiciones o criterios sobre temas con las cuales trabaja la empresa, consistente en la revisión de mercaderías de cada cliente dentro de sus instalaciones, ante esta figura se recomendó a la empresa contar con el uso adecuado del documento recibo o prueba de las descripciones de las mercaderías, llamado **Manifiesto de Carga** documento en la cual éstas serán registradas y/o anotadas cada producto, la misma que contiene los datos y la información respecto de la unidad del transporte, detalles y descripción de la mercadería (tipo, tamaño, unidad, peso, cantidad, color), el mismo que constata las descripciones y detalles de cada una de las mercaderías a transportarse.

Los problemas detectados dentro de la empresa son: falta de inspección en la mercadería que el cliente lleva a la empresa, mala manipulación del personal cuando carga y descarga la mercadería al vehículo, no hay precaución con el conductor al momento del viaje, al momento de la descarga de la mercadería lo realizan de una forma inadecuada teniendo como consecuencia mercadería dañada.

La investigación concluye en establecer un propósito favorable para brindar a nuestros clientes una adecuada recepción, traslado y entrega de mercaderías en general, para obtener los objetivos propuestos por la empresa.

ABSTRACT

In the investigation of the present work, the incidence of the reception, transfer and delivery of merchandise in the company was analyzed. Consequently, we sought to identify the problem within the area of Logistics, in which we will assess the conditions or criteria on topics with which the company works, consists of the respective review of merchandise of each client within its facilities, therefore it was recommended to the company has the proper use of the document receipt or proof of the descriptions of the merchandise, called cargo manifest in which they will be registered and / or recorded in said document, which contains the detail and information regarding the unit of the transportation, details and description of the merchandise (type, size, unit, weight, quantity, color), this document verifies the descriptions and details of each of the merchandise to be transported.

The problems to be detailed within the company are: lack of inspection in the merchandise that the client brings to the company, bad manipulation of the personnel when it loads the merchandise to the vehicle, there is no precaution with the driver at the moment of the trip, at the moment of the. The merchandise is unloaded in an inadequate way, resulting in damaged merchandise.

The investigation concludes in establishing a favorable purpose to provide our clients with an adequate reception, transfer and delivery of merchandise in general, to obtain the objectives proposed by the company.

TABLA DE CONTENIDOS

CARATULA	i
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
RESUMEN.....	v
ABSTRACT.....	vi
TABLA DE CONTENIDOS.....	vii
INTRODUCCIÓN	viii
1. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	
1.1. DESCRIPCION DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
1.2.1. Problema general.....	2
1.2.2. Problemas específicos.....	2
1.3. CASUÍSTICA.....	3
2. MARCO TEÓRICO	
2.1 ANTECEDENTES	12
2.1.1 Internacionales.....	12
2.1.2 Nacionales	14
2.2 BASES TEÓRICAS.....	16
2.2.1 Normas Internacionales de Contabilidad N° 1: Presentación de los Estados Financieros.....	16
2.2.1.1 Objetivos.....	16
2.2.1.2 Alcances.....	17
2.2.1.3 Definición.....	17
2.2.1.4 Finalidad De Los Estados Financieros.....	20
2.2.1.5 Estados Financieros Según Los Autores.....	20
2.2.2 Costo de Servicio: La actividad de Transporte terrestre de carga.....	22
3. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN	
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
REFERENCIAS	
APÉNDICE	

INTRODUCCIÓN

La presente investigación titulada: Recepción, traslado y entrega de mercaderías y su incidencia en los Estados Financieros en la empresa TRANS. J. VRAE S.A.C., Periodo 2017; en su desarrollo, se ha podido comprobar que existen deficiencias y debilidades en conocer los movimientos económicos y financieros que se registran diariamente por el conjunto de operaciones que la empresa realiza desde que se inicia el día, pues, se decepcionan las mercaderías en la dirección indicada, luego se prepara mediante empaques, dependiendo la fragilidad de los productos y en otros casos la calidad y cantidad de las mercancías, como por ejemplo los materiales de construcción; luego de haberse preparado las mercancías para el traslado, son cargados a los camiones mediante estibadores y montacargas para luego emprender el viaje trasladando las mercaderías en un periodo de seis, a dieciséis horas, obviamente con el material humano requerido, pilotos, copilotos y ayudantes.

En tal sentido, en todo ese recorrido, la empresa va generando costos y gastos, así como ingresos por la cobranza de los fletes y contratos de transporte; por ello, en medio de todo estas operaciones, no se controla adecuadamente los comprobantes de pago como son las facturaciones, la entrega de boletas de ventas, los tickets, las guías de remisión de remitente y transportista, las liquidaciones de compra, las notas de crédito y de débito, entre otros documentos de los cuales se tiene beneficios tributarios como el crédito fiscal, los descuentos, las exoneraciones, las inafectaciones y otros sucesivos; por ello, la investigación detecta estas debilidades y las propuestas de soluciones que se necesitan para mejorar la administración de las operaciones económicas y financieras consolidadas en los Estados Financieros de la empresa, por ello, el problema de la empresa está en la incorrecta elaboración de sus **Estados Financieros**, los cuales no indican las cifras y datos correspondientes correctamente y por ello no se conocen con exactitud los costos, los gastos, las ganancias y las utilidades de la empresa.

Nuestra investigación, propone algunas soluciones inmediatas para planificar las operaciones, organizar la documentación, ser bien dirigidos y controlar la emisiones y registros de los comprobantes de pago y otros documentos afines, como amortizaciones, títulos valores, pagos, etc, y el llevado correcto de los libros de contabilidad, conociendo adecuadamente los Estados Financieros del 2017.

La empresa Transportes TRANS J. VRAE S.A.C., está constituida desde hace quince años por dos socios, donde uno de ellos es el accionista mayoritario por tratarse de una empresa societaria, con capitales peruanos; su actividad principal comprende al rubro de servicio de transporte de carga de mercaderías por carretera por medio de camiones de 12 a 30 toneladas métricas, así como camiones trailers para cargas de mayor tonelaje; los materiales, productos y mercaderías a trasladar comprende: insumos en general, materiales de construcción, equipos de construcción, vehículos menores, consumo masivo, artefactos, etc., donde cabe destacar que la empresa tiene el deber de brindar a sus clientes el mejor servicio de transporte de carga, garantizando la llegada de su envío a su destino final dentro del plazo establecido, teniendo en cuenta principalmente ofrecer a sus clientes seguridad, confianza y garantía en los envíos que realizan.

La empresa TRANS. J. VRAE S.A.C está ubicada en Jr. Humboldt N°441, en el distrito de La Victoria, provincia y departamento de Lima y cuenta con salidas diarias de LIMA – AYACUCHO – KIMBIRI – PICHARI.

Las agencias con las que cuenta son:

Agencia Lima:

- Jr. Humboldt N°441 La Victoria – Lima – Lima.

Agencia Ayacucho:

- Mz. D1 Lt. 7 AA. HH Covadonga Ayacucho – Huamanga – Ayacucho.

Agencia Kimbiri:

- Jr. Cusco S/N – frente al Mercado Modelo de Kimbiri.

Agencia Pichari:

- Av. La Cultura S/N - frente a Caja Huancayo.

Las rutas más usuales que realiza la empresa por el servicio de transporte terrestre de carga son las siguientes:

RUTAS	KILOMETRAJE
LIMA - AYACUCHO	567.8 KM - PANAMERICANA SUR
AYACUCHO - KIMBIRI	172.42 KM – CARRETERA PE-28B (QUINUA - SAN FRANCISCO).
KIMBIRI – PICHARI	17 KM - CARRETERA LA CULTURA

Fuente: Elaboración Propia

La visión, misión y valores de la empresa son las siguientes:

VISIÓN

Consolidarse como operador logístico líder en transporte terrestre de carga, haciendo uso de la tecnología GPS, radares de control digital y afines, que permita optimizar los costos y gastos en las operaciones, generando rentabilidad para los inversionistas y satisfacción del servicio en los clientes y usuarios.

MISIÓN

Garantizar un servicio diferenciado en la recepción, traslado y entrega de mercaderías con eficiencia, calidad y eficacia; enfocado en las necesidades del cliente, atendiendo con dinamismo y seguridad y con el propósito de convertirnos en un socio estratégico más conveniente de personas naturales y jurídicas.

VALORES

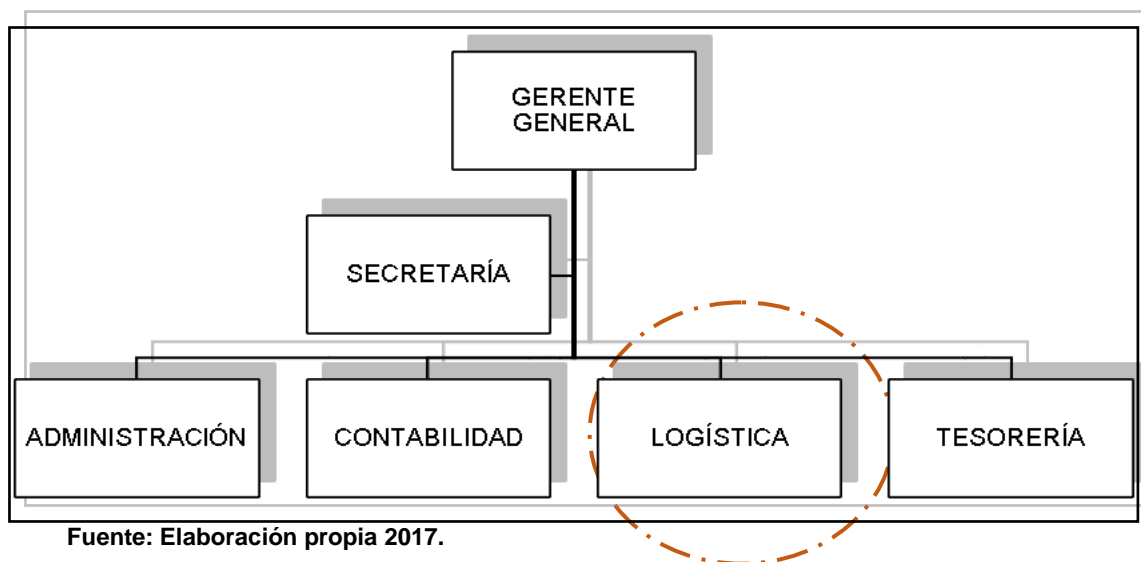
Los valores indicados son los pilares más esenciales dentro de la empresa TRANS. J. VRAE S.A.C. y son las siguientes:

- Servicio de atención de calidad al cliente.

- Compromiso con el servicio para sus clientes.
- Eficiencia para aumentar la productividad.
- Responsabilidad social.
- Profesionalismo en la vocación de manejo de vehículos.
- Respeto de excelencia para con sus clientes.
- Gratitud por el reconocimiento de la confianza.

La estructura orgánica de la empresa es la siguiente:

ESTRUCTURA ORGÁNICA



Las necesidades de la investigación, en la empresa de servicio de transporte de carga “TRANS. J. VRAE S.A.C.”, ha presentado incidencias en los últimos años en cuanto al manejo de recepción, traslado y entrega de mercaderías por el desconocimiento y falta de elaboración de las normas internas de la empresa y por la falta de conocimiento especializado por parte del personal responsable, por la cual se ha venido presentando incomodidades e insatisfacciones por parte de los clientes, en la cual esta investigación es necesaria para conocer estas necesidades y deficiencias por las que pasa actualmente la empresa.

La importancia de la investigación consiste en encontrar soluciones mediante la aplicación de nuevos conocimientos y teorías, por ejemplo implementar un área de recursos humanos dentro del departamento de administración, para iniciar con un nuevo proceso de reclutamiento, selección y contratación de personal idóneo en estas actividades para mejorar los procesos de recepción, traslado y entrega de mercaderías y en la elaboración de los Estados Financieros, teniendo toda la información necesaria del balance de comprobación, los registros de compra y de venta, los libros contables y otros documentos necesarios que permita conocer con exactitud la rentabilidad y liquidez de la empresa y su nivel de crecimiento económico.

La variable independiente (X), está constituida por: Recepción, traslado y entrega de mercaderías y la variable dependiente (Y), está constituida por los Estados Financieros, los cuales se han desarrollado en el estudio, considerando a la variable dependiente como variable problema.

En cuanto al desarrollo del esquema de la investigación, es como sigue:

CAPÍTULO I.- se estudia el problema de la investigación, considerándose el problema general y los problemas específicos, así como establecer el objetivo general y los objetivos específicos y una casuística de acuerdo a la problemática planteada.

CAPÍTULO II. Se presenta el marco teórico con los alcances de los antecedentes internacionales y los antecedentes nacionales, pues en dicho estudio, se identifica a los autores extranjeros y nacionales que tienen sus puntos de vistas mediante los estudios de libros, secciones de libros, revistas, tesis, tesinas, ensayos, blogs de investigación, páginas de internet, páginas mediante herramientas telemáticas, entre otros alcances de investigación. Asimismo, en este capítulo se analiza las bases teóricas con las definiciones y conceptos de las variables tanto independiente como dependiente, las características de las mismas variables, cuadros, comparaciones, enfoques y otros alcances de las literaturas universales, internacionales y nacionales.

CAPÍTULO III.- se propone las alternativas de soluciones, dando respuesta a lo planteado en el problema general y en los problemas específicos de la investigación, pues con ello, se trata de abordar los temas de las variables, las subvariables o dimensiones y con ello, considerarse los aportes respectivos.

Finalmente se presenta las conclusiones y las recomendaciones pertinentes, considerando que las conclusiones son el resultado concreto que se obtuvieron en el desarrollo de la investigación, guardando correspondencia con los objetivos planteados en la investigación; y las recomendaciones son las propuestas en base a ideas nuevas, políticas, estrategias, modelos, instrumentos y medidas de acción, como resultado de la investigación realizada que contribuyen al conocimiento y que sirva de modelo para futuras investigaciones.

1.- PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCION DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

El trabajo de investigación se orienta a revelar los problemas relacionados con la recepción, traslado y entrega de mercaderías en la empresa “TRANS. J. VRAE S.A.C.”; los cuales en algunos casos presentan daños, destrucción, deterioro, extravió, sustracción, hurto, robo, o entrega errónea de mercaderías debido a circunstancias o factores ajenos a su control, y mediante estos hechos sucede que las mercaderías no llegan en un buen estado o simplemente no lleguen a su destino, con la cual esta circunstancia hace que el cliente quede insatisfecho por el servicio realizado por la empresa.

Presentándose los siguientes problemas:

- **Recepción:** El personal responsable no certifica que el embalaje de la mercadería entregada por el cliente no se encuentre en óptimas condiciones, a causa de no existir una organización o un respectivo control por parte del personal responsable.
- **Traslado:** El conductor no tiene precaución al conducir adecuadamente por el desconocimiento de la ubicación de las rutas, por los movimientos bruscos, por aplastamientos de las mercaderías sobrecargadas y en casos extremos por vuelco de mercaderías durante el trayecto, ya que algunos productos son de carga frágil y pueden dañarse fácilmente durante su traslado.
- **Entrega:** En el tiempo de entrega de las mercaderías al cliente (ya sea en la misma empresa o a domicilio), el cliente da a conocer su molestia e incomodidad; en el momento que este verifica su mercadería y la encuentra dañada durante el traslado o durante la desestiba por parte del personal responsable, en la cual no informa a Gerencia las ocurrencias y/o daños causados en el momento del viaje de en un tiempo determinado.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de recepción, traslado y entrega de mercaderías dañadas afectando los costos de servicios en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC, periodo 2017?

1.2.2 Problemas específicos

Problema específico 1

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de recepción, traslado y entrega de mercaderías dañadas en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC periodo 2017?

Problema específico 2

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de los Costos de Servicio en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC periodo 2017?

EMPRESA: TRANS. J. VRAE S.A.C.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2017
EXPRESADO EN NUEVOS SOLES

ACTIVO	Totales		Totales		PASIVO Y PATRIMONIO		Totales		Totales	
	2016	%	2017	%			2016	%	2017	%
ACTIVO CORRIENTE					PASIVO CORRIENTE					
Efectivo y equivalente de efectivo	9,506,820.00	68.72	13,650,222.00	75.23	Tributos, contraprestaciones y apor, por pag:		1,843,236.00	13.32	1,923,425.00	10.60
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros	123,549.00	0.89	223,236.00	1.23	Cuentas por pagar Comerciales - Terceros		521,261.00	3.77	356,423.00	1.96
Cuentas por Cobrar Comerciales - Relacionadas	43,430.00	0.31	152,190.00	0.84	Cuentas por pagar Comerciales - Relacionadas		830,024.00	6.00	750,652.00	4.14
Cuentas por Cobrar al personal, acc, dir, y gerent	237,892.00	1.72	226,522.00	1.25	Cuentas por pagar a los accionistas dir, y ger		568,664.00	4.11	365,952.00	2.02
Cuentas por cobrar diversas	273,257.00	1.98	126,875.00	0.70	Remuneraciones por pagar		1,781,511.00	12.88	1,452,456.00	8.01
Suministros Diversos	47,432.00	0.34	67,567.00	0.37						
Materiales auxiliares	376,924.00	2.72	426,152.00	2.35						
Servicios y otros contratos por anticipado	5,816.00	2.72	7,526.00	0.04						
TOT ACTIVO CORRIENTE	10,615,120.00	76.73	14,880,290.00	82.01	TOTAL PASIVO CORRIENTE		5,544,696.00	40.08	4,848,908.00	26.72
ACTIVO NO CORRIENTE					PASIVO NO CORRIENTE					
Inversiones mobiliarias	123,506.00	-	234,508.00	-	Obligaciones financieras a Largo Plazo		199,513.00	1.44	170,250.00	0.94
Inmuebles Maquinaria y Equipos	3,446,451.00	24.91	4,415,785.00	24.34	Beneficios Sociales		34,210.00	0.25	23,433.00	0.13
(-) Depreciación, Amortización y Agotamiento	942,602.00	(6.81)	2,152,633.00	(11.86)	Ganancias Diferidas		23,476.00	0.17	12,678.00	0.07
Activos Intangibles	183,071.00	1.32	256,890.00	1.42	Compensación por Tiempo de Servicio (CTS)		45,870.00	0.33	15,432.00	0.09
Activos adquiridos en arrendamiento	390,248.00	2.82	485,926.00	2.68						
Activo diferido - Largo plazo	17,967.00	0.13	23,516.00	0.13						
TOT ACTIVO NO CORRIENTE	3,218,641.00	23.27	3,263,992.00	17.99	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		303,069.00	2.19	221,793.00	1.22
					PATRIMONIO					
					Capital		1,550,000.00	11.20	2,670,000.00	14.72
					Capital adicional		389,694.00	2.82	330,640.00	1.82
					Resultados Acumulados		835,911.00	6.04	242,513.00	1.34
					Resultados del Ejercicio		4,722,567.00	34.14	9,297,672.00	51.24
					Reservas Legales		487,824.00	3.53	532,756.00	2.94
TOTAL ACTIVO	13,833,761.00	100.00	18,144,282.00	100.00	TOTAL PATRIMONIO		7,985,996.00	57.73	13,073,581.00	72.05
					TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		13,833,761.00	100.00	18,144,282.00	100.00

El proceso de las operaciones de la empresa Trans. J. VRAE SAC son las siguientes:

Recepción:

El cliente entrega el producto en recepción, el personal encargado emite el comprobante de pago por el servicio, sin embargo; el encargado no verifica que la mercadería esté en buen estado, por lo cual la empresa está en la obligación de responder por cualquier daño de la mercadería una vez recepcionada y sin previa verificación.

Traslado:

El Estibador es el encargado de llevar la mercadería al vehículo, sin tener la precaución o conocimiento de los productos o mercaderías frágiles a transportar. El conductor traslada las mercaderías de acuerdo al viaje programado, desconoce las rutas o no maneja con cautela, generándose pérdidas o daños a las mercaderías ocasionadas por mal manejo.

Entrega:

El personal asignado en las sucursales de la empresa son los encargados de hacer entrega a los clientes. El personal no informa algún reclamo por parte del cliente al momento de la verificación de su mercadería, por lo cual la empresa está obligada a asumir los daños ya sea por la totalidad o llegando a un acuerdo con el cliente.

PROCESO DE LA RECEPCIÓN, TRASLADO Y ENTREGA DE LA MERCADERÍA



Mercadería



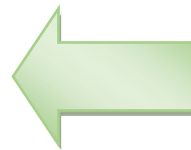
Almacenamiento



Estiba



Traslado



Distribución

Fuente: Elaboración propia 2017.

La entrega de mercadería no cuenta con personal calificado para el área involucrada, ya que cuando hacen la entrega de mercadería al cliente, estos dan a conocer al día siguiente como máximo del malestar por su encomienda dañada, dicho personal da información a la Gerencia General del problema en un periodo de 15 días, generando problemas tanto con los clientes e internamente.

Fuente: Elaboración propia, y Trans. J. VRAE SAC 2017.

EMPRESA: TRANS. J. VRAE S.A.C.
ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRAL

Al 31 de Diciembre del 2016 y 2017

(Expresado en Nuevos Soles)

	Totales		Totales	
	2016	%	2017	%
VENTAS NETAS (ingresos Operacionales)	10,880,051.00	100.00	14,880,290.00	100.00
Otros Ingresos Operacionales				
(-) Descuentos, rebajas y Bonificaciones concedidas				
(+) TOTAL INGRESOS	10,880,051.00	100.00	14,880,290.00	100.00
(-) INVENTARIO INICIAL				
(-) COMPRAS (ó COSTO DE PRODUCCIÓN)				
(+) INVENTARIO FINAL				
(-) COSTO DE VENTAS (Operacionales)	56,513.00	(0.52)	61,233.00	(0.41)
UTILIDAD BRUTA	10,823,538.00	99.48	14,819,057.00	99.59
(-) GASTOS ADMINISTRATIVOS	2,749,796.00	(25.27)	2,230,211.00	(14.99)
(-) GASTOS DE VENTAS	3,106,764.00	(28.55)	2,322,369.00	(15.61)
UTILIDAD OPERATIVA	4,966,978.00	45.65	10,266,477.00	68.99
(-) GASTOS FINANCIEROS	213,334.00	-	122,486.00	(0.82)
(-) DEPRECIACION	425,561.00	-	625,886.00	(4.21)
(+) OTROS INGRESOS	121,009.02	(1.11)	1,225,622.00	8.24
(+) INGRESOS FINANCIEROS	1,398,463.00	(12.85)	947,716.00	6.37
Utilidad Neta Antes de IR	6,698,677.02	61.57	13,188,187.00	88.63
(-) Impuesto a la Renta (29.5%)	1,976,109.72	(18.16)	3,890,515.17	(26.15)
UTILIDAD NETA	4,722,567.30	43.41	9,297,671.84	62.48

Fuente: Elaboración propia, y Trans. J. VRAE SAC 2017.

Recibos por Reembolsos - 2016

RECIBO N° 63 S/. 90.00

Recibí de: Trans J. Vrae

la cantidad de: S/. 90.00 nuevo Soles

por concepto de Pérdida de mercadería
(repuesto de moto lineal)

08 de octubre del 20 16 Recibí Conforme

RECIBO N° 41 S/. 3000.00

Recibí de: Transporte de carga, Trans.
J. Vrae

la cantidad de: S/. 3,000.00 nuevos soles 00/100

por concepto de Pérdida de mercadería
(accesorios de oficina)

04 de Junio del 20 16 Recibí Conforme

RECIBO N° 48 S/. 150.00

Recibí de: Transporte de carga Trans. J.
Vrae

la cantidad de: S/. 150.00 nuevos soles

por concepto de Extravío de mercadería
(caja de chocolates)

23 de agosto del 20 16 Recibí Conforme

Fuente: Trans. J. VRAE SAC

Recibos por Reembolsos - 2017

RECIBO N° 18 S/ 10,000.00

Recibí de: Empresa de Transporte de Carga
Trans. J. Vrae

la cantidad de: 10 mil soles 00/100

por concepto de Pérdida de mercadería,
(accidentes de computadora)

21 de mayo del 20 17

[Firma]
Recibí Conforme

RECIBO N° 23 S/ 300.00

Recibí de: Transporte de Carga. Trans. J.
Vrae.

la cantidad de: 300 nuevos soles 00/100

por concepto de Pérdida de mercadería
(bicicleta color azul)

03 de Julio del 20 17

[Firma]
Recibí Conforme

RECIBO N° 29 850.00

Recibí de: Transporte de Carga. Trans.
J. Vrae

la cantidad de: S/ 850.00 nuevos soles

por concepto de deterioro de mercadería
(comedor de vidrio)

24 de octubre del 20 17

[Firma]
Recibí Conforme

RECIBO N° 38 S/ 210.00

Recibí de: Transporte de Carga. Trans J.
Vrae

la cantidad de: S/ 210.00 nuevos soles

por concepto de daño de mercadería
(Silla para oficina)

19 de noviembre del 20 17

[Firma]
Recibí Conforme

Fuente: Trans. J. VRAE SAC

DENUNCIA POLICIAL



POLICIA NACIONAL DEL PERU COMISARIA PNP SAN FRANCISCO



ACTA DE RECEPCIÓN DE DENUNCIA VERBAL N°12334567

---En el distrito de Ayna San Francisco – La Mar – Ayacucho, siendo las 10:00 horas del día 11MAY2017, se presentó ante el suscrito en la oficina de la Sección de Seimpol de la Comisaria PNP San Francisco, la persona de Yony PALOMINO YARANGA, de 47 años, nacido 21DIC1970, natural- Huancavelica, estado civil soltero (conviviente), grado de instrucción superior, ocupación comerciante, identificado con DNI N°20584064 con domicilio actual en la av. El Puente N°111-113 Distrito de Kimbiri- La Convención - Cusco, con celular N°997934135 (entel) **DENUNCIANDO**. Que la empresa de transportes TRANS.J.VRAE S.A.C. que hasta la fecha no le hace entrega los accesorios de computadoras valorizadas en s/10.000 nuevos soles, los mismo artefactos no llegaron a su destino, porque el representante legal de la empresa antes referida manifiesta que el vehículo a cargo del traslado de los accesorios de computadora sufrió un asalto en el trayecto Huamanga – San Francisco, motivo por el cual, los artefactos no fueron entregados al denunciante, motivo por el cual el recurrente se dirigió inmediatamente a la comisaría de San Francisco a denunciar los hechos.-----

---Siendo las 10:15 horas del mismo día se concluye la presente diligencia firmando a continuación la denunciante en señal de conformidad.

EL INSTRUCTOR

LA DENUNCIANTE



[Firma]
JOHN J. ALARCON MERMA
S2-PNP

[Firma]
Yony PALOMINO YARANGA (47)
DNI N° 20584064



DENUNCIA POLICIAL



POLICIA NACIONAL DEL PERU
COMISARIA PNP SAN FRANCISCO



ACTA DE RECEPCIÓN DE DENUNCIA VERBAL N°1233470

---En el distrito de Ayna San Francisco – La Mar – Ayacucho, siendo las 10:00 horas del día 12OCT2016, se presentó ante el suscrito en la oficina de la Sección de Seimpol de la Comisaria PNP San Francisco, la persona de Juan Ivan PALOMINO GUTIERREZ, de 32 años, nacido 18ENE1970, natural- Ayacucho, estado civil soltero (conviviente), grado de instrucción superior, ocupación comerciante, identificado con DNI N°40234514 con domicilio actual en la av. 28 de Julio S/N Distrito de Ayna San Francisco- La Mar - Ayacucho, con celular N°997933245 (BITEL) **DENUNCIANDO**. Que la empresa de transportes TRANS.J.VRAE S.A.C. que hasta la fecha no le hace entrega de los accesorios de oficina valorizadas en s/3.000 tres mil nuevos soles, los mismo accesorios no llegaron a su destino, porque el representante legal de la empresa antes referida manifiesta que el vehículo a cargo del traslado de los accesorios de oficina sufrió un asalto en el trayecto Huamanga – San Francisco, motivo por el cual, los referidos accesorios no fueron entregados al denunciante, motivo por el cual el recurrente se dirigió inmediatamente a la comisaría de San Francisco a denunciar los hechos.

---Siendo las 08:37 horas del mismo día se concluye la presente diligencia firmando a continuación la denunciante en señal de conformidad.

EL INSTRUCTOR

LA DENUNCIANTE



[Firma]
 SOA 31637559
 JOHN J. ALARCON MERMA
 S2 - PNP

[Firma]
 Juan I. PALOMINO GUTIERREZ (32)
 DNI N° 40234514.



SEGURO VEHICULAR LA POSITIVA

Actualmente la empresa de servicio de carga Trans. J. VRAE S.A.C viene contado con los servicios de la Compañía de Seguros LA POSITIVA, cabe mencionar que los 11 vehículos de carga con las que trabaja la empresa cuenta con esta aseguradora ya mencionada, hasta la fecha figura como ESTADO – ACTIVO y a la vez contando con un certificado SOAT.


CERTIFICADO DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT 2018		DATOS DEL VEHICULO ASEGURADO	
La Positiva Seguros Francisco Masias N° 370 - San Isidro - Lima Línea Positiva Emergencias: (01) 211-0-211 87357467		IDENTIFICACIÓN PLACA: ABN-854 AÑO DE FABRICACIÓN: 2014 NÚMERO DE ASIENTOS: 2 USO DEL VEHICULO: CARGA	
INFORMACIÓN DE LA PÓLIZA N° PÓLIZA - CERTIFICADO: 05-16286117 VIGENCIA DE LA PÓLIZA DESDE: 03/07/2018 HASTA: 03/07/2019		CATEGORÍA/CLASE: N3-Remolcador > 12 Ton MARCA: VOLVO MODELO: PH/6X4T VIN/N° DE SERIE: 9BVAS02D2EE822076	
VIGENCIA DEL CERTIFICADO SOAT CONTROL POLICIAL DESDE: 03/07/2018 HASTA: 03/07/2019 <small>Esta vigencia es de uso exclusivo para el control policial, no afectándose el derecho a indemnización en caso de ocurrencia de accidente de tránsito durante la vigencia de la cobertura que es de un año.</small>		El presente certificado acredita que el vehículo identificado está asegurado por la compañía que lo expide, según las condiciones establecidas en el formato único de póliza SOAT, aprobado por la R.M. N° 306 - 2002 - MTC, y sus modificatorias, durante todo el plazo de vigencia aquí señalada.	
CONTRATANTE NOMBRE (APELLIDO PATERNO, MATERNO Y NOMBRES) O RAZÓN SOCIAL: EMPRESA DE TRANSPORTES EDWIN FABRICCIO E.I.R		FIRMA DEL CONTRATANTE:  COMPañía DE SEGUROS: 	
DOCUMENTO DE IDENTIDAD / RUC: 20494227178 TELÉFONO: 932104105		FECHA: 02/07/2018 HORA DE EMISIÓN: 18:38 Hrs. MONTO DE LA PRIMA: S/ 220.00	
DIRECCIÓN: JR. SALVADOR CAVERO N° 582		Los establecimientos de salud públicos y privados están obligados a prestar atención médica quirúrgica y 39 de la Ley No. 26842, Ley General de Salud y su Reglamento.	
DISTRITO: JESUS AYACUCHO	PROVINCIA: HUAMANGA	DEPARTAMENTO: AYACUCHO	

Fuente: La Positiva

CONSULTA SOAT

APESeg :: Asociación Peruana de Empresas de Seguros - Google Chrome

Seguro | <https://www.apeseg.org.pe/php/web/placas.php?placa=T1J814%20&captcha=159a4a>

Certificados SOAT Emitidos						
Compañía	Inicio	Fin	Placa	Certificado	Uso	
La Positiva	27-Ago-2017	27-Ago-2018	T1J814	000015731209000000000000	Carga/transi	
Pacifico Seguros	27-Ago-2016	27-Ago-2017	T1J814	13839184-1	Carga/transi	
Pacifico Seguros	26-Ago-2015	26-Ago-2016	T1J814	12622775-1	Carga/transi	
La Positiva	20-Ago-2014	20-Ago-2015	T1J814	20945127-0	Carga/transi	
La Positiva	19-Ago-2013	19-Ago-2014	T1J814	5519136-0	Carga/transi	
Pacifico Seguros	26-May-2012	26-May-2013	T1J814	7115525-1	Carga/transi	
Pacifico Seguros	26-May-2011	26-May-2012	T1J814	4968026-1	Carga/transi	

Fuente: Pagina Web SOAT

2. MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES

2.1.1 Antecedentes Internacionales

Goya y Bonilla (2002) “Creación de una Empresa de Transporte Terrestre de Carga Pesada Internacional, ruta: Guayaquil – Lima”, Escuela Superior Politécnica del Litoral, GUAYAQUIL – ECUADOR.

Concluye que:

- Del artículo elaborado se desglosa que este es realizable y ahorrativamente rentable, por lo cual correspondería llevarse a realización, tomando en cuenta que en el mercado hay una solicitud que solicita y requiere el servicio.

García y Rodríguez (2009) “Desarrollo de un marco conceptual para el manejo y operación de la carga con un enfoque de Ingeniería en Transporte”, Instituto Politécnico Nacional, MEXICO DISTRITO FEDERAL – MEXICO.

Concluye que:

- En épocas de dificultad y por lo tanto de inconformidades. En los centros de labor se solicita de conseguir consecuencias determinadas; para lograr almacenar como prioridad la cartera de clientes. La conducción y maniobra de la carga es especialmente importante para conseguir desafiar y prevalecer la dificultad en nuestra nación, ya que muestra una gran área de congruencia para perfeccionar la maniobra de los centros de labor.

Fierro (2012) “Diseño del plan de mejoramiento en el proceso de recepción de mercancía y despachos nacionales aplicando la técnica de estudio de trabajo en la Empresa Motores Japanese S.A.”, Universidad Autónoma de Occidente, CALI – COLOMBIA.

Concluye que:

- Se consiguió efectuar complacidamente el estudio de labor gracias a la asistencia y colaboración activa tanto de los practicantes como de la alta administración, la cual proporcionó los medios y las desiguales áreas para la elaboración del propósito.

García y Mendieta (2013) “Implementación de control de Inventario para mejorar la rentabilidad financiera en el almacén Pinturas Mendieta.”, Universidad Estatal de Milagro, GUAYAQUIL – ECUADOR.

Concluye que:

- Es necesario llevar una inspección de catálogos, no se rastrean las entradas y salidas de mercancía que conserva el almacén.

Abud (2016) “Análisis y Propuesta de Mejora al Proceso de Transporte y Distribución de Producto Terminado en Manufacturas y Servicios de Precisión de San Luis, S. A. de C. V.”, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, SAN LUIS POTOSÍ – MEXICO.

Concluye que:

- El examen de los conocimientos que intervienen en MSP para la deliberación del proceso de colocación de su producto acabado mediante el estudio de caso, de un escenario semejante que afrontó la colocación hace 14 años.

2.1.2 Antecedentes Nacionales

Lorena (2014) “Análisis y Propuestas de Mejora de Sistema de Gestión de Almacenes de un Operador Logístico”, Pontificia Universidad Católica del Perú, LIMA – PERÚ.

Concluye que:

- Se ha verificado que a través de una conveniente catalogación de los productos se proporciona la personalización de los mismos y con ello se acortan los tiempos de acción debido a que los jornaleros emparejan fácilmente los productos mejorando las operaciones en la misión interna del Operador Logístico (acopio, despachos, colocación (slotting), reubicación, inspección de stocks y el picking).

Távora (2014) “Mejora del Sistema de Almacén para optimizar la gestión logística de la Empresa Comercial Piura.”. Universidad Nacional de Piura, PIURA–PERÚ.

Concluye que:

- Se finiquita que el depósito o espacio donde se acumulan los productos no verifica con las normas primordiales tales como ventilación y luminaria, salida de emergencia, muros incombustibles, pesajes, etc.

Cabrera (2015) “Estudio de mejora integral en la Empresa de Transportes Pereda S.R.L. “. Universidad de Lima, LIMA - PERÚ.

Concluye que:

- De esta indagación, se pudo igualar que, aunque la compañía inventa eminentes entradas y supuestamente todo está a disposición, sus ordenamientos seguían siendo manejables y su particular no conservaba una comunicación positiva. Es por ello que se trazaron muchas medidas conformes a las insuficiencias de Transportes Pereda con el fin de optimar los métodos, acrecentar la disposición del trabajo y, el acrecentamiento de entradas.

Becerra y Estela (2015) “Propuesta de mejora de los procesos de recepción, gestión de inventarios y distribución de un operador logístico”, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, LIMA – PERÚ.

Concluye que:

- Con relación al proceso de admisión, se consiguió un 100% de transacciones con codificación de equipajes en descarga y con organización de subcontratación, esto adicional al particular eficiente y beneficio de espacio consintió reducir el tiempo del transcurso de 7 horas a un cociente de 4 horas, lo cual organizó la deflación de coste del proceso en un 70% en cociente.

Choqquesaca y Lara (2017) “Costos de Servicios de Transporte de carga y fijación de los fletes de la Empresa Transportes de carga LEIVA H. E.I.R.L.” Universidad Andina del Cusco, CUSCO – PERÚ.

Concluye que:

- La compañía Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. instituye los costes de prestación de envío en forma práctica, siendo así que el terrateniente no emplea un método de costeo (Ver tabla y gráfico N° 14), donde no se hallan los costes que establecen los fletes, este acontecimiento muestra que logra entradas en un 118% sobreestimado, hecho que es perjudicial y no le consiente instituir con capacidad los fletes que inciden en la determinación de los costes de servicios, por lo que se tiene que tomar en cálculo la práctica del titular o proposición del beneficiario para la reseña de los importes en los costes de servicios y la sujeción de los fletes.

2.2 BASES TEÓRICAS

2.2.1 Norma Internacional de Contabilidad N° 1 - Presentación de los Estados Financieros.

2.2.1.1 Objetivos

Esta Norma establece las bases para la presentación de los estados financieros de propósito general, para asegurar que los mismos sean comparables, tanto con los estados financieros de la misma entidad correspondientes a periodos anteriores, como con los de otras entidades. Esta Norma establece requerimientos generales para la presentación de los estados financieros, guías para determinar su estructura y requisitos mínimos sobre su contenido.

2.2.1.2 Alcances

2. Una entidad empleará esta Regla al disponer estados financieros de intención de encuesta corriente acorde a las Reglas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
3. En otras NIIF se instituyen las exigencias de creencia, cálculo e pesquisa a revelar para transacciones y otros sucesos.
4. Esta Regla no será de diligencia a la estructura de los estados financieros intermedios sucintos que se fabriquen de pacto con la NIC 34 Pesquisa Financiera Media.
5. Esta Regla esgrime know-how conveniente de las existencias con esfuerzo de beneficio, conteniendo las pertenecientes al sector oficial.
6. Similarmente, las existencias que escasean de propiedad, tal como se precisa en la NIC 32 Instrumentos Financieros: Exposición (por ejemplo, algunos fondos de inversión colectiva), y las existencias cuyo capital en acciones no es propiedad (por ejemplo, algunas entidades cooperativas) pudrían tener la parquedad de adecuar la exposición en los estados bancarios de las colaboraciones de sus participantes.

2.2.1.3 Definición

Los términos siguientes se usan, en esta Norma, con los significados que a continuación se especifican: Los estados financieros con propósito general (denominados “estados financieros”) son aquellos que pretenden cubrir las necesidades de usuarios que no están en condiciones de exigir informes a la medida de sus necesidades específicas de información.

Impracticable La aplicación de un requisito será impracticable cuando la entidad no pueda aplicarlo tras efectuar todos los esfuerzos razonables para hacerlo.

Las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) son las Normas e Interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB). Esas Normas comprenden:

- (a) las Normas Internacionales de Información Financiera;
- (b) las Normas Internacionales de Contabilidad;
- (c) Interpretaciones CINIIF;
- (d) Interpretaciones del SIC1.

Materialidad (o importancia relativa) Las omisiones o inexactitudes de partidas son materiales o tienen importancia relativa si pueden, individualmente o en su conjunto, influir en las decisiones económicas tomadas por los usuarios sobre la base de los estados financieros.

La evaluación acerca de si una omisión o inexactitud puede influir en las decisiones económicas de los usuarios, considerándose así material o con importancia relativa, requiere tener en cuenta las características de tales usuarios.

Las notas contienen información adicional a la que se presenta en el estado de situación financiera, estado (estados) del resultado del periodo y otro resultado integral, estado de cambios en el patrimonio y estado de flujos de efectivo.

Los componentes de otro resultado integral incluyen:

- (a) cambios en el superávit de revaluación (véase la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo y la NIC 38 Activos Intangibles);
- (b) nuevas mediciones de los planes de beneficios definidos (véase la NIC 19 Beneficios a los Empleados);
- (c) ganancias y pérdidas producidas por la conversión de los estados financieros de un negocio en el extranjero (véase la NIC 21 Efectos de la Variación en las Tasas de Cambio de la Moneda Extranjera);

- (d) las ganancias y pérdidas procedentes de inversiones en instrumentos de patrimonio designados a valor razonable con cambios en otro resultado integral de acuerdo con el párrafo 5.7.5 de la NIIF 9 Instrumentos Financieros;
- (i) Las ganancias y pérdidas sobre activos financieros medidos al valor razonable con cambios en otro resultado integral de acuerdo con el párrafo 4.1.2A de la NIIF 9.
- (e) la parte efectiva de las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo y las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de patrimonio medidos a valor razonable con cambios en otro resultado integral de acuerdo con el párrafo 5.7.5 de NIIF 9 (véase el Capítulo 6 de la NIIF 9);
- (f) para pasivos particulares designados como a valor razonable con cambios en resultados, el importe del cambio en el valor razonable que sea atribuible a cambios en el riesgo de crédito del pasivo (véase el párrafo 5.7.7 de la NIIF 9);
- (g) los cambios en el valor temporal de las opciones al separar el valor intrínseco y el valor temporal de un contrato de opción y la designación como el instrumento de cobertura solo de los cambios en el valor intrínseco (véase el Capítulo 6 de la NIIF 9); y
- (h) los cambios en el valor de los elementos a término de contratos a término al separar el elemento a término y el elemento al contado de un contrato a término y la designación como el instrumento de cobertura solo de los cambios en el elemento al contado, y los cambios en el valor del diferencial de la tasa de cambio de la moneda extranjera de un instrumento financiero al excluirlo de la designación de ese instrumento financiero como el instrumento de cobertura (véase el Capítulo 6 de la NIIF 9).

8 Aunque esta Norma utiliza los términos “otro resultado integral”, “resultado” y “resultado integral total”, una entidad puede utilizar otros términos para denominar

los totales, siempre que el significado sea claro. Por ejemplo, una entidad puede utilizar el término “**resultado neto**” para denominar al resultado.

8ª Los siguientes términos se describen en la NIC 32 Instrumentos Financieros: Presentación y se utilizan en esta Norma con el significado especificado en dicha NIC 32:

- (a) instrumento financiero con opción de venta clasificado como un instrumento de patrimonio (descrito en los párrafos 16A y 16B de la NIC 32)
- (b) “un instrumento que impone a la entidad una obligación de entregar a terceros una participación proporcional de los activos netos de la entidad solo en el momento de la liquidación y se clasifica como un instrumento de patrimonio.” (descrito en los párrafos 16C y 16D de la NIC 32).

2.2.1.4 Finalidad de los Estados Financieros

9 Los estados financieros constituyen una representación estructurada de la situación financiera y del rendimiento financiero de una entidad.

- (a) ingresos;
- (b) egresos;
- (c) capital;
- (d) egresos y consumos, en los que se incluyen las dividendos y mermas;
- (e) aportaciones de los propietarios y distribuciones a los mismos en su condición de tales; y
- (f) flujos de efectivo. Esta información, junto con la contenida en las notas, ayuda a los beneficiarios a predecir los flujos de efectivo futuros de la entidad y, en personal, su distribución temporal y su grado de certidumbre.

2.2.1.5 Estados Financieros Según los Autores

Según, FLORES (2008) “Los Estados Financieros constituyen una representación estructurada de la situación financiera y 12 rendimiento financiero de una entidad.

El objeto de los estados financieros es suministrar información acerca de la situación financiera, del rendimiento financiero y de los flujos de efectivo de una entidad, que sea útil a una amplia variedad de usuarios a la hora de tomar sus decisiones económicas.”

Para, PALOMINO (2010) define:

Los estados financieros son los documentos cuyo fin es proporcionar información de la situación financiera de la empresa para apoyar en la toma de decisiones. Muestra la situación financiera de una entidad económica en una fecha determinada, se prepara de acuerdo con normas, principios y reglas establecidas por la contabilidad.

Sin embargo, CALDERÓN (2014)

Fundamentalmente de los estados financieros se pueden obtener relaciones o porcentajes, datos estadísticos e información valiosa acerca de las operaciones y de las condiciones económicas y financieras del negocio; sin embargo, las numerosas decisiones que requieren de información, no siempre se apoyan en ellos, debiendo sustituirse por resúmenes o modelos informativos con otras características, sin el requisito de las formalidades de reglamento. (p.1).

Por otra parte, CARVALHO (2010) menciona:

Los EE.FF., se preparan con propósitos especiales y general, la primera se prepara para satisfacer intereses, necesidades específicas de ciertos usuarios de la información contable; mientras la segunda se prepara para al cierre de un periodo para ser conocidos por usuarios indeterminados, con el ánimo de satisfacer el interés común del público en evaluar la capacidad por su condición, claridad, neutralidad y fácil consulta, (p. 90-91).

Por lo tanto, ARISTIZABAL (2002) Plantea que “Son el informe final que al terminar el periodo contable debe presentarse la administración de la empresa. Los estados financieros son el objetivo terminal de los registros contables”, (P. 48)

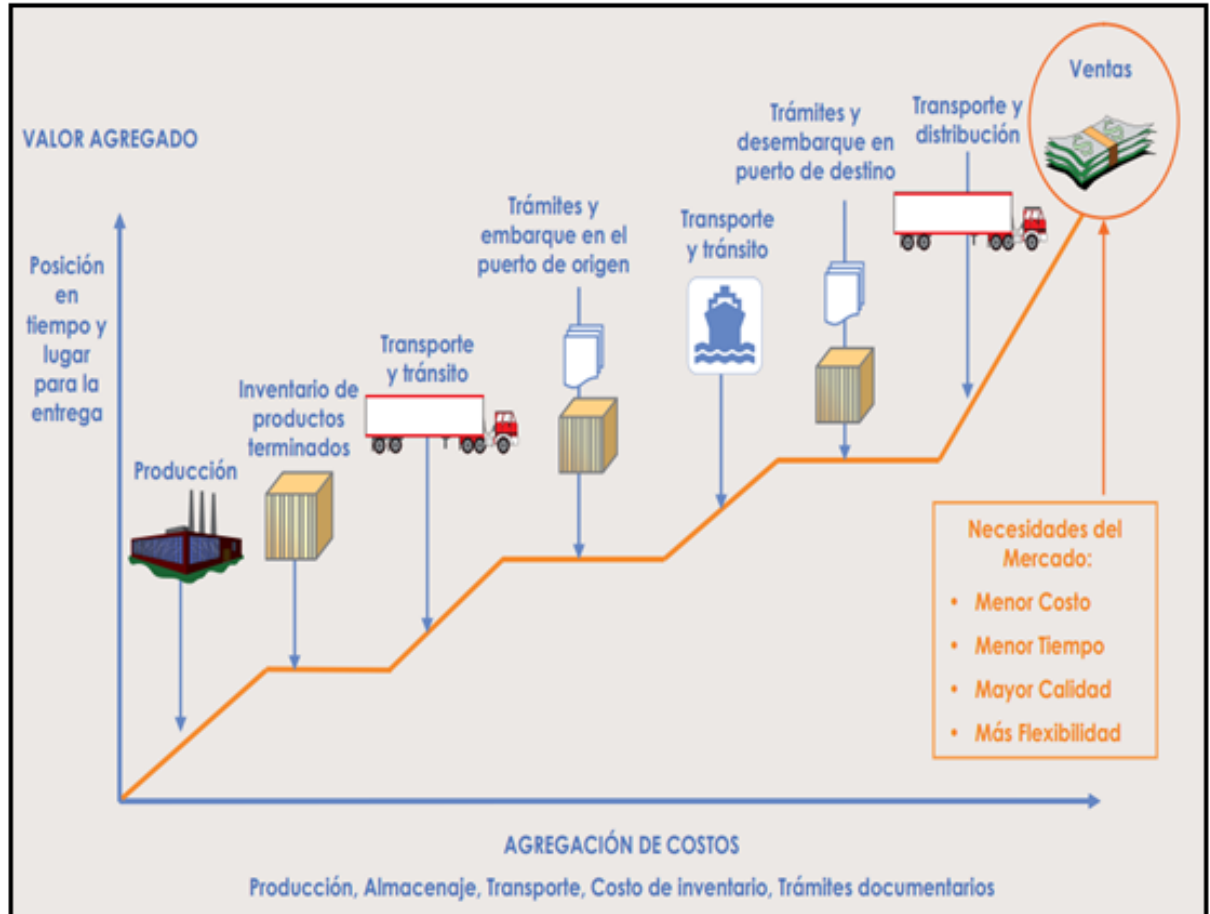
2.2.2 Costos de Servicio: “LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA”

1. Naturaleza de la Actividad de Transporte Terrestre de Carga.

Coexisten diligencias que añaden valor, como es el caso del transporte, al establecer beneficio mediante el traslado de los productos o bienes hacia el lugar de acopio. Asimismo genera provecho en términos de época, pues nos consiente automatizar el tiempo de camino de nuestros aparatos de una ruta a otra.

Gráfico N° 01

POSICIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DEL PROCESO LOGÍSTICO INTEGRAL



Fuente: ALG.

1.1. Situación del envío terrestre dentro del Proceso Logístico Empresarial Integral.

La logística empresarial comprende la planificación, la organización y el control de todas las actividades relacionadas con la obtención, traslado y almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta el consumo, a través de la organización y como un sistema integrado. La

demanda del transporte, en el caso de la carga, se ve influenciada por diversos factores y no únicamente por la tarifa. También es importante considerar el costo de embarque y almacenaje. El cliente del servicio analizará las facilidades que se le brinda a la carga, las facilidades logísticas y el sistema de distribución que mejor se adopte a sus requerimientos. El transporte de carga a emplear y sus condiciones dependen directamente del contrato de compra-venta de la mercadería previa al transporte. El servicio tiene que contemplar necesidades del mercado, menos costo, menos tiempo, mayor calidad, más flexibilidad.

1.2. Elementos que inciden en la solicitud de transporte de carga terrestre

La demanda del transporte, en el caso de la carga, se ve influenciada por diversos factores y no únicamente por la tarifa. También es importante considerar el costo de embarque y almacenaje. El demandante del servicio analizará las facilidades que se le brinda a la carga, las facilidades logísticas y el sistema de distribución que mejor se adapte a sus requerimientos. En el transporte de carga, el tipo de transporte a emplear y sus condiciones dependen directamente del contrato de compra-venta de la mercadería que se transporta realizado previamente.

Elementos Que Inciden En La Solicitud De Transporte De Carga

FACTOR	DETALLE
Tipo de mercadería	<ul style="list-style-type: none"> _ Densidad _ Temperatura _ Fragilidad _ Riesgo _ Valor de la mercadería _ Tipo de producto (perecedero, duradero)
Nivel de servicio	<ul style="list-style-type: none"> _ Tiempo de espera _ Tiempo de tránsito _ Confianza _ Pérdidas _ Daños, etc.
Costos del flete	Están en función de las características de la mercancía y de su canal de distribución (modo de transporte, tamaño del medio, distancia, retorno)
Grado de competencia en el mercado	<p>Uno de los principales problemas que se puede encontrar en el mercado es la presencia de un monopolista. Dicha presencia se debe a diversas características (tamaño de mercado, alta inversión en capacidad instalada, acuerdos comerciales, etc.) que finalmente limitarán las opciones del contratista hacia el monopolio. En el caso del mercado en competencia, los operadores se vuelven más competitivos a fin de captar mayor parte del mercado a través de un mejor servicio y una eficiencia en costes, con lo cual el dueño de la carga tiene mayores opciones para contratar.</p>

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Dichos cuadros intervendrán en gran disposición en el coste logístico de la mercancía trasladada. Por ejemplo, si se da una demora en la hora de arribo, puede desproveer de bienes a un negocio y hacer desaprovechar un tratado.

1.3 Elementos de medida para transporte de carga terrestre

Acatamiento de reglas de medio ambiente Es de calidad reflexionar los elementos que sistematizan el transporte de carga terrestre porque consiente estar al tanto de la normativa legal actual relativo a la insuficiencia de afirmar que los servicios de envío de carga sean apartados y maniobrados de una manera formal.

Primordiales factores de ordenación:

- Obligaciones para la autorización de manipulación.
- Título de legalización conveniente para el servicio y tipo de maniobra.
- Superiores pesos y generalizaciones de vehículo lícitas.
- Máximos tiempos de dirección exigiblemente para el conductor.
- Marca de conducción del automovilista.
- Observancia de reglas de salud y seguridad.

1.4 Aspectos claves de cometido en el servicio de transporte de carga terrestre.

La prestación de carga del envío terrestre debe sujetar los costes su proceso logístico de servicio, cálculo de tiempo de transferencia de rutas, optimar su aptitud de servicio, implantar algunas perfeccionamientos destrezas, y por otro lado establecer e impulsar nuevas experiencias originales y convenientes para el mercado local.

- La conducción adecuada del vehículo a una velocidad óptima de operación produce una reducción significativa de los consumos de combustible.
- La apropiada planificación del uso de flota por parte de las empresas de transporte (de manera que se asigne a cada ruta el vehículo más idóneo) también puede contribuir a la reducción del consumo de combustible.
- Las grandes empresas usuarias del transporte de carga por carretera pueden promover acuerdos estables con transportistas y evaluar la posibilidad de contratar circuitos cerrados. Esto puede evitar los viajes de retorno vacíos y mejorar el nivel de utilización de los camiones, con la consecuente reducción del costo por kilómetro recorrido.
- La agrupación de varios transportistas en centrales de compra, por ejemplo, a través de algunos gremios, puede permitir importantes ahorros debido a los descuentos en la adquisición de bienes y servicios tales como neumáticos, seguros, lubricantes, repuestos, software, vehículos, etc. Esto debería trasladar algunos beneficios para los usuarios.
- La organización y establecimiento de una Bolsa de Carga Nacional o Bolsas de Carga Regionales puede promover la modernización del sector transporte de carga por carretera y permitir que los transportistas y los usuarios estén mejor vinculados, disminuyendo tiempo, costo de comunicación y mejor oportunidad del servicio.

1.5 Elementos coligados a la elaboración del servicio de envío terrestre de carga.

El envío terrestre de mercaderías está determinado como una serie 25 de diligencias bancarias que consienten el movimiento de mercancías de un territorio a otro, en nuestro caso de estudio lo instituimos como el proceso de carga, transferencia y transmisión de los bienes.

Gráfico N° 02

ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS



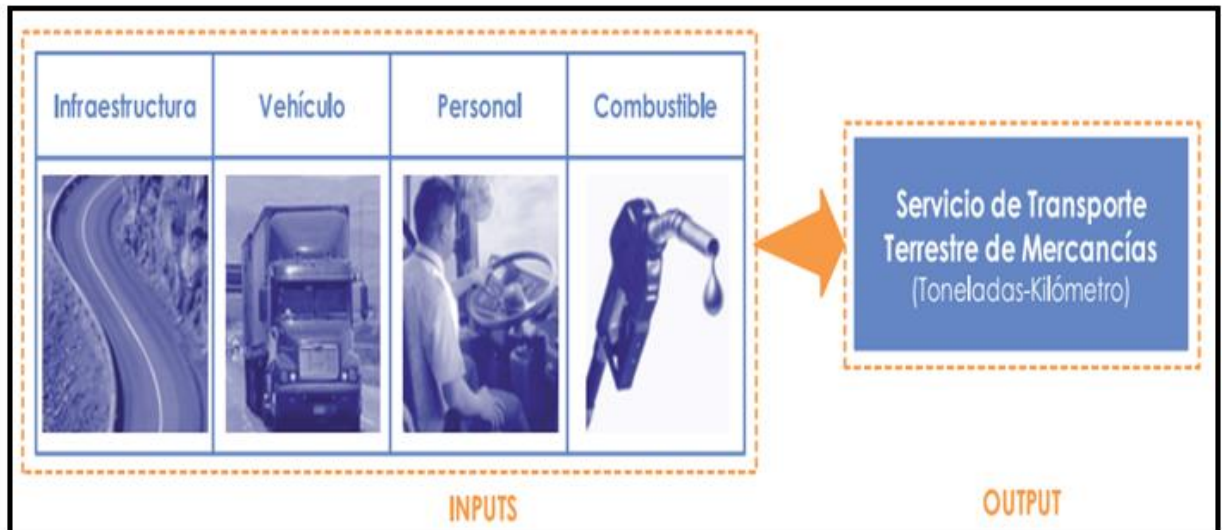
Fuente: Adaptado del Libro Economía del Transporte, Ginés de Rus.

1.5.1 Elaboración de los servicios de envío terrestre de mercaderías

Para ocasionar cierta cuantía de servicios de envío, es forzoso hacer uso de servicios básicos (por ejemplo, carreteras, número de carriles, etc.) junto con algún tipo de automóvil o dispositivo móvil, particular para tripularlo, inflamable y materia prima para repuesto y manutención, entre otros activos, tal y como se muestra en la subsiguiente retrato, gráfico N° 3, Adicionalmente a los elementos antes adecuados, cabe marcar que en la elaboración de los servicios de envío además se consume espacio de los consumidores (mientras las mercancías son transpuestas de un lugar a otro).

Gráfico N° 03

PRODUCCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS



Fuente: Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre.

Hay que mostrar, que, a discrepancia de otras manufacturas, las compañías de envío (de mercancías y de pasajeros) originan servicios que están disponibles sólo en un instante dado del tiempo.

1.6 Cálculo de la producción del servicio de envío de carga terrestre.

La productividad está definida como la cantidad de producto o servicio obtenido en función de determinados factores (inputs) como fuerza de trabajo, inversión, vehículos, rutas, entre otros. La productividad permite determinar una medida relativa de la eficiencia con la que son convertidos los insumos en toda la gama de productos o servicios que dicho transporte ofrece.

En este sentido, la producción puede ser medida en dos niveles:

- A nivel de compañía
- A nivel de sección

a) A Nivel Compañía.

Se define a la productividad como:

$$\text{Productividad} = \frac{\text{Producto (Output)}}{\text{Insumo (Input)}}$$

En este caso, la enunciación del elaboración penderá del argumento en el que se despliega la compañía de envío, así como el de mayor categoría para el monitoreo explícito como parte de la habilidad de la compañía.

b) A nivel sección.

Una forma integral de medir la productividad sería considerando el sistema de transporte en su conjunto. Así, para el cálculo de la productividad del transporte terrestre de mercancías, interesarían los resultados o productos de todo el sector transporte terrestre de carga, y no sólo los de una empresa. De igual manera deberían involucrarse todos los recursos usados para la movilización de bienes, independientemente de quién sea el propietario.

El coeficiente o factor de carga (en el caso de transporte de mercancías) está definido como el cociente entre la demanda y la oferta, expresado en porcentaje. Permite relacionar la oferta con la demanda del servicio. Cabe indicar que para incrementar la productividad sectorial se necesita que exista la certeza de que crezca la productividad al nivel de la empresa de transporte. Algunas de las razones por las cuales es necesario medir la productividad son éstas:

- Medir el cometido de una compañía o industria a través del tiempo.

- Realizar paralelos de cometido entre compañías en una industria.
- Realizar paralelos de desempeño entre industrias.
- Realizar paralelos de desempeño entre regiones.

1.7 Comprobación de la producción en el envío de carga

Para examinar la producción de una escuadra es ineludible conocer el beneficio del permisible de labor de los automóviles de envío de carga, medida que está dada por dos componentes:

- **Componente de carga.** Terminante mediante la correspondencia de las toneladas generales transportadas por viaje con relación de la cabida útil del vehículo.

$$\text{Componente de carga} = \frac{\text{Numero de toneladas transportadas}}{\text{Capacidad Útil}}$$

- **Factor de retorno vacío.** Conciérne el kilometraje manejado con carga relación del kilometraje total del servicio

$$\text{Factor de retorno vacío} = \frac{\text{Kilometraje con carga}}{\text{Kilometraje total}}$$

ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO VEHICULAR – TRANSPORTE DE CARGA

INDICE FACTOR	FACTOR DE CARGA
Factor de Carga	0,60 – 0,80
Factor de retorno Vacío	0,40 – 0,60

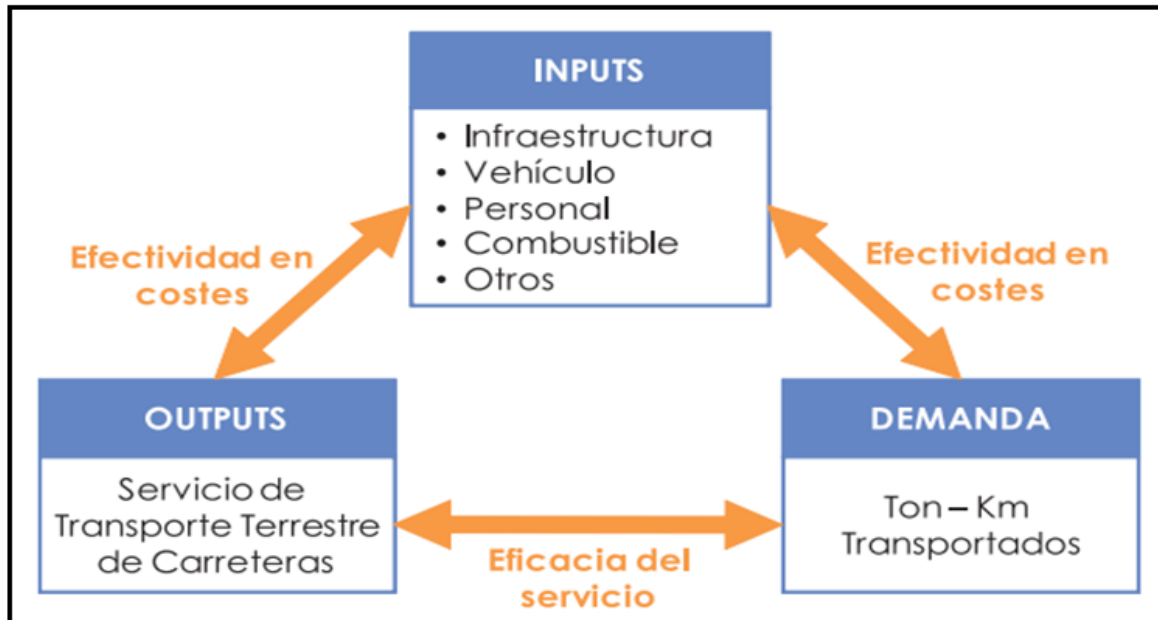
Fuente: Plan Intermodal de Transporte MTC-2005.

Dichos elementos nos muestran la coexistencia de capacidad situada ociosa, a derivación de la sobreoferta de vehículos de carga efectiva.

Es decir, se calcula la dimensión e categoría del cambio que se muestra en la correspondencia que existe entre los niveles de elaboración y los insumos a través del tiempo entre muchas compañías.

Gráfico N° 04

DIMENSIONES PARA ANÁLISIS DE INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD EN EL TRANSPORTE



Fuente: Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre.

Los hitos de producción más característicos en el caso del envío de bienes podrían ser los siguientes:

- Cuantía de toneladas trasladadas por vehículo.
- Carga trasladada por litro de combustible extenuado.

1.8 Tipos de itinerarios esgrimidos para medir la producción

Los itinerarios de producción pueden ser divididos en dos grupos:

Itinerarios técnicos e itinerarios económicos.

- Los itinerarios técnicos:** Acopian la fuerza o el uso de los elementos, aunque igualmente se usan para considerar la eficacia técnica o lucrativa.
- Los itinerarios económicos:** Tienen por esencia corresponder las dimensiones bancarias de la compañía (ingresos y costos) con los

parámetros o elementos materiales coligados a la elaboración u ofertas de los servicios o a su gasto o solicitud por parte de los consumidores.

INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD EN EL TRANSPORTE

	Objetivo a medir	Indicador
INDICADORES TECNICOS	Productividad media	<u>Toneladas – Km.</u> trabajadores
	Composición del Producto Distribución de Tráficos Coeficientes de Ocupación	<u>Toneladas – Km.</u> Plazas – Km.
	Uso relativo de Factores Eficiencia Técnica	<u>Capital</u> , <u>Flota</u> Trabajo empleados
INDICADORES ECONOMICOS	Ingreso medio	<u>Ingresos</u> , <u>Ingresos</u> Toneladas Toneladas - Km.
	Rentabilidad de los factores	<u>Ingresos</u> , <u>Beneficios</u> Trabajadores Km.
	Coste Medio	<u>Costo</u> , <u>Costo</u> Viajes Toneladas – Km.
	Coste de los factores Eficiencia económica	<u>Costos Combustibles</u> Flota
	Ratios de cobertura	<u>Ingresos</u>
	Costes de ingresos relativos	Costos

Fuente: Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre.

1.9 Hitos de eficacia operacional los más frecuentes

La maniobra del envío terrestre de bienes también se valora mediante el examen de itinerarios que narran el proceder tanto de la carga como de los vehículos en el transcurso de congregación de bienes. Los hitos de operación se puntualizan a continuación:

- a) **Índice de manejo por solicitud:** Concluyente por la correspondencia entre la petición viable de carga a ser trasladada y la cabida prestada por el parque automotor positivo.

b) Índices de manejo vehicular corriente: Ejemplo el manejo de los coches de carga en corriente dentro del transcurso de movilización de bienes (Toneladas /vehículo – año).

c) Índice de manejo por modelos: Este índice muestra la predilección del consumidor por explícitos tipos de vehículos de carga (Toneladas/tipo de vehículo – año).

1.10 Áreas de Conformidad para aumentar la producción

El incremento de la productividad puede lograrse mediante una serie de acciones que permitan mejorar la empresa o servicio de transporte. En este sentido, es muy probable que se presenten diversos reajustes, por lo que se debe conocer cuáles son las causas del mencionado incremento del índice de productividad que se esté usando. Se pueden identificar cuatro grandes áreas de oportunidad para incrementar la productividad:

- Disminución de costes,
- Mayor y mejor manejo del equipo e subestructuras,
- Organización y combinación internas, y
- Adopción o reproducción de cambios científicos.

2. La preeminencia del envío de carga por carretera en el Perú

En el Perú existen 45839 compañías de transporte de carga registradas en el MTC, para brindar el servicio de transporte de bienes, sea por cuenta propia o mercancía en general (servicios a terceros).

Lambayeque representa el 5.59 %, contando con 2561 compañías, siendo una concentración mínima con respecto a otras regiones.

Según información registrada por el Plan Intermodal de Transportes (MTC, 2005) sobre movimiento de carga en el método de transporte peruano, éste alcanza las 54,2 TM anuales, siendo el transporte carretero de carga el que

somete con una colaboración del 73,8 % y a un coste cociente de 0,043 US\$/ton-km, incluso más competidor en coste que el envío de carga por tren, el cual tiene un coste cociente de 0,045 US\$/ton-km y absorbe un 13,2 % de la carga trasladada.

3. La Maniobra en el Futuro

El envío de carga por autopista es crecidamente variado, experto y fraccionado debido a la gran diversidad de productos a ser trasladados.

- La aparición y perfeccionamiento en el importe de los carburantes alternos (gas natural, biodiésel, etc.) formará la concurrencia de vehículos de carga ambientalmente incondicionales por parte de los constructores de camionetas.
- Las nuevas ordenaciones encaminadas a la facilitación de comercialización señalarán la insuficiencia de tener reconocimientos más rigurosos para una superior vigilancia de las escuadras de camionetas que maniobran en los alrededores de los puertos y aeropuertos de comercio internacional intensivamente.
- Una mayor intranquilidad por la seguridad en el envío solicitará que no sólo los automóviles, sino también los automovilistas sean justipreciados bajo estándares cada vez más rigurosos.

4. Los Costes e Importes de Envío de Carga por Carretera

4.1 Costes corrientes del transporte

Es significativo alcanzar que los costes de operar una camioneta estribarán del tipo de coche y el tipo de maniobra, pues no será igual congregar productos convenidos (commodities: granos, concentrados de mineral, etc.) que trasladar productos especialistas (electrodomésticos, maquinaria pesada, automóviles, carga refrigerada, materiales de construcción, petróleo líquidos, palos, lácteos, etc.).

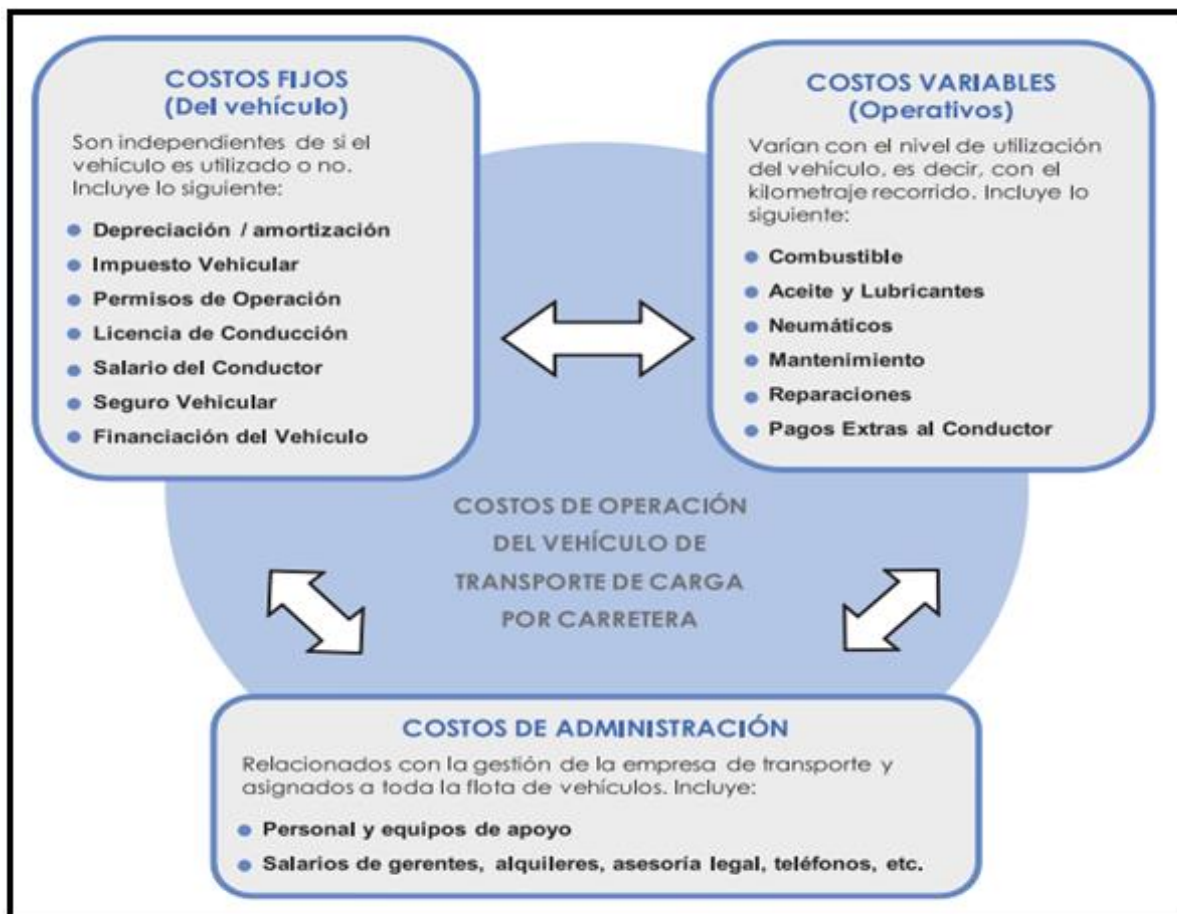
- a) **Costes de infraestructura precisa.** Concernientes a las disposiciones fijas coligadas; los camiones utilizan autopistas y terminales de carga, los trenes demandan de rieles para circular, los aviones precisan aeropuertos y métodos de inspección de tráfico; mientras que los barcos utilizan puertos.
- b) **Costes de posesión de los vehículos de envío.** La reproducción de servicios de envío requiere tanto de construcción precisa como de vehículos (camionetas, aviones, trenes, minibuses, taxis, barcos y barcas).
- c) **Costes de maniobra de los coches de transporte.** Coexisten dos dispositivos primordiales en el coste de maniobra, el carburante y el particular.

5. Costes en la maniobra de un vehículo de carga

Los primordiales costes coligados a la posesión y maniobra del vehículo de envío de carga por autopista pueden congregarse en tres clases generales de costes, los costes fijos, los Costes operativos (costes variables) y los costes de dirección, los cuales pueden observarse en el subsiguiente gráfico.

Gráfico N° 05

COSTOS DE OPERACIÓN DEL VEHÍCULO DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERAS



Fuente: Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre

Dichos costes se logran inspeccionar y optimar en la medida que logren cuantificarse y se reconozcan debidamente.

Así mismo, debe tenerse en cálculo que cualquiera de los elementos de coste puede ser catalogado como costes directos, y a su vez estimados costes fijos o inconstantes.

6. Compendios que acomodan los costes fijos del automóvil

Existen compendios agregados del coste fijo que solicitan ser examinados dentro del método de costeo del automóvil y que están concernientes con los gravámenes que se deben costear cada año y los derechos que se acredita para conseguir las anuencias de maniobra. Estos son:

- a) **Gravamen vehicular**, el cual es un gravamen que se cobra al terrateniente del automóvil de carga y se computariza a partir de la primera epígrafe en registro de posesión vehicular. La tasa del gravamen es de 1%, adaptable sobre el importe del automóvil.
- b) **Autorización de maniobra**, el cual es gestionado por la compañía de envío para cada automóvil en particular y se confirma mediante el “**Certificado de Habilitación Vehicular**”, instrumento que indica que el automóvil se halla competente para la prestación del servicio de envío terrestre de bienes. El costo es de 3,5% de la UIT y su eficacia puede ser hasta de 10 años.
- c) **Anuencia de dirección**, la cual es citada para cada automovilista (motorista) propio. En el caso de automóviles de envío de carga por autopista se trata de la anuencia competitiva categoría -A Dos-, con reforma cada 3 años. El coste total puede llegar a 3,5% de la UIT por cada reforma.
- d) **Salario del conductor**, este coste es pacto como fijo en la generalidad de compañías.
- e) **Seguro vehicular**, el cual se moderniza cada año y cuyo coste puede alterar en función de varios elementos: ruta de maniobra, cantidad de automóviles asegurados por la compañía, tipo de carga trasladada, valor de las bienes a trasladar, historial de peripecias, el importe del automóvil, etc.

- f) **Financiación del automóvil**, el propio que incumbe a la utilidad que se paga por el principio invertido en el lucro de la camioneta.

7. Elementos del coste variable o coste operativo del vehículo

Mientras que los costes fijos corresponden ser anotados aun cuando el automóvil no está siendo manipulado, con los costes activos sucede implícitamente lo contradictorio, dado que se anotan simplemente cuando el automóvil está siendo manejado.

- a) **Costo de combustible**, el cual es regularmente el más revelador de todos los costes activos. Coexisten dos conocimientos por las cuales el carburante es el más revelador de los costos: (a) debido al valioso dispendio de los automóviles productivos cuyo beneficio por kilómetro es bajo; y (b) debido al alto importe del carburante que por lo corriente sujeta un significativo dispositivo de gravámenes.
- b) **Costo de aceite y lubricantes**, Éste es un coste inconstante suficiente chico, pero es significativo medirlo durante el uso del automóvil, porque un alto dispendio podría ser un itinerario de algún inconveniente automático.
- c) **Costo de neumáticos**, el cual es catalogado como coste inconstante activo porque el deterioro de las ruedas está estrechamente concerniente con el trayecto transitado por el automóvil.
- d) **Costo de mantenimiento y reparaciones**, Expanden a ser los segundos más reveladores de los costes activos del automóvil.
- e) **Costo extra salarial del conductor**, lo cual contiene las dietas y/o peculios que recoge el conductor con carácter anormal para su sustento y hospedaje cuando no pueda detenerse en su morada usual.
- f) **Costo por uso de infraestructura**, los cuales alcanzan los peajes que se costean al circular por las autopistas y otros que lograrán existir, por ejemplo, algún obligación de acceso a zonas logísticas, zonas de colocación o estaciones de asistencia.

8. Costos administrativos relacionados con la operación del vehículo de carga.

Los costes de dirección son aquellos afines con la gestión de la compañía de envío y consiguientemente incumbe que sean fijados a toda la flota de automóviles.

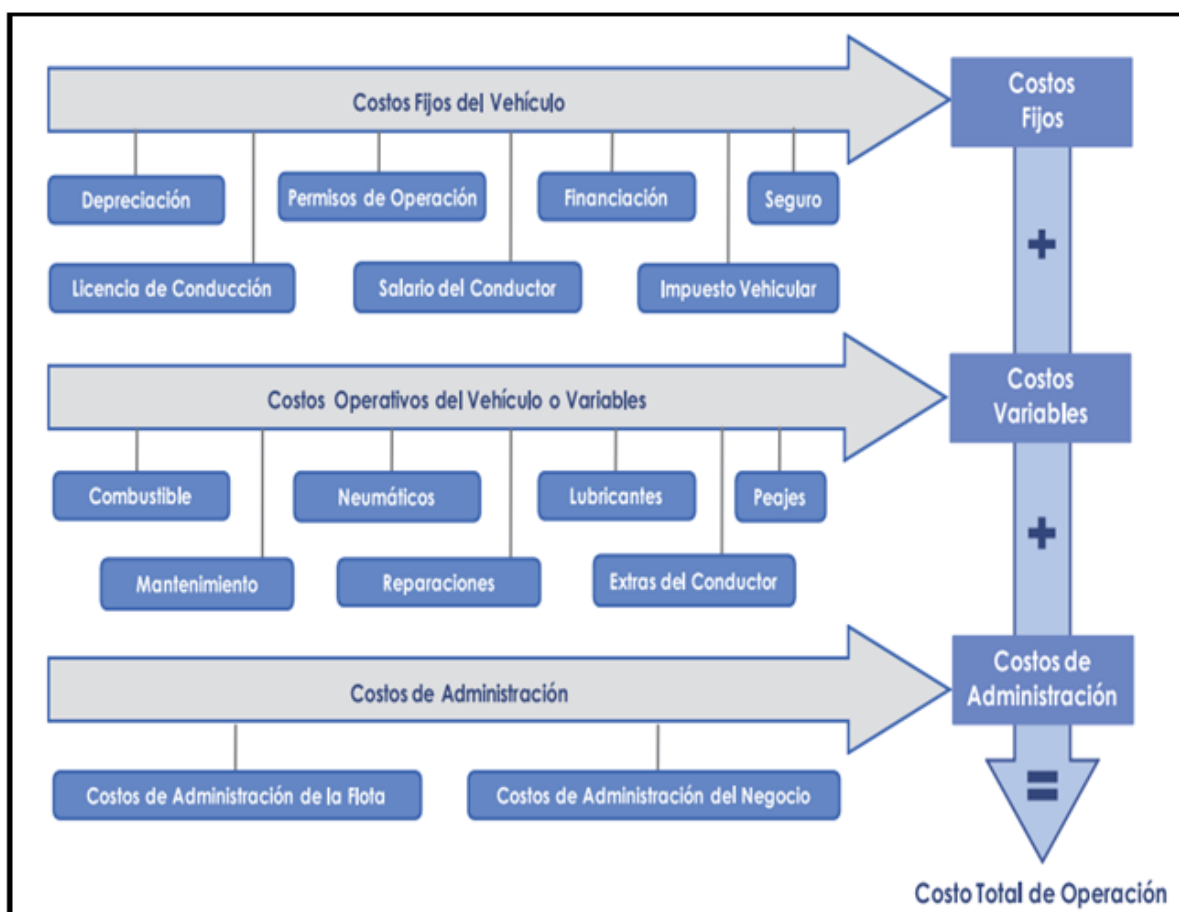
- a) Costos de administración de flota**, los cuales incumben a todos los costes de particular y equipo de apoyo y/o sustentáculo, forzosos para conservar una maniobra eficientemente de la escuadra de automóviles y que no logran ser imputables a un automóvil en personal.
- b) Costos de administración del negocio**, los cuales consiguen subdividirse en costas del departamento de envío y costas de gestión corriente. Las costas del área de envío incluyen manifiestamente las costas que no están concernientes con ningún automóvil en personal, por ejemplo, honorarios de los apoderados y programadores de flota, vehículos, teléfonos, arrendamientos, aprendizaje, etc.

9. Esbozo del coste total de la maniobra de un vehículo de carga

Se muestra un enfoque completo de los dispositivos del coste de maniobra del automóvil de transporte de carga por autopista.

Gráfico N° 06

ESTRUCTURA Y AGREGACIÓN DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN DEL VEHÍCULO



Fuente: Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre

Apoyados en el modelo integral de anexión de precio de maniobra del automóvil de envío de carga, verificaremos a manera de ejemplo, un adiestramiento de precio total de una maniobra de envío hipotética que consienta tener una idea de cómo se computan los costes de maniobra de un automóvil de envío de carga por autopista. El primer paso debe ser la apreciación del nivel manejo del automóvil; esto es fundamental para poder sub-dividir y constituir los dispositivos del coste en ocupación al nivel de diligencia.

El apreciado de manejo puede tomar como base las investigaciones verdaderas del automóvil, completadas con un arreglo por el acrecentamiento o disminución de la usanza que se tiene sabido a expectante. Hay dos campos concernientes con el manejo que corresponden establecer, por un lado, las jornadas de labor deseados para el año, y por el otro, el trayecto transitado (kilometraje) que se apreció transitará el automóvil en el año.

Los días de labor del automóvil durante el año suministran la base para computar los costes asegurados que deben ser protegidos (costes por tiempo), y la jornada transitada (kilometraje) se utiliza para computar los costes activos del automóvil (costos kilométricos). Es significativo perpetuamente conservar y examinar las investigaciones auténticas de los diferentes costes y niveles de diligencia para que sean manejados en la modernización de las automatizaciones.

3.- ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Problema General

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de recepción, traslado y entrega de mercaderías dañadas afectando los costos de servicios en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC, periodo 2017?

Alternativas de solución al problema general

1. Al considerarse que existen deficiencias en la recepción, traslado y entrega de las mercaderías y afectan el costo de los servicios en la elaboración de los **Estados Financieros**, esto implica que estaríamos ante una doble problemática, pues, estas deficiencias se reflejan en el orden de los comprobantes de pago, en la elaboración de los registros de compras y registro de ventas para conocer correctamente estas cifras; lo cual implica que se propone implementar un orden en la gestión documental empezando con los comprobantes de pago, los registros y los libros contables.
2. Establecer en forma correcta la elaboración del registro de compras, el registro de ventas, el libro diario de formato simplificado, el libro de inventarios y balances, el libro mayor y el libro caja y bancos y otros registros necesarios, los cuales deben reflejar los ingresos y egresos del dinero que se cobra por los fletes y los otros servicios que la empresa realiza en forma mensual.
3. Los costos de los servicios están constituidos por los pagos de alquileres, pago a los conductores, es decir, el pago de las planillas de remuneraciones, el pago de beneficios sociales, considerando que tanto los conductores, personal administrativo y los ayudantes se encuentran en planilla y desde luego tienen derecho al pago de la CTS – Compensación por Tiempo de Servicios, vacaciones, gratificaciones legales dos veces al año, tanto en fiestas patrias como en navidad y el pago de utilidades, siempre y cuando la empresa supere los 20 trabajadores en planilla.

4. Todos estos costos y gastos indicados en los párrafos precedentes, deben estar reflejados en el libro diario, luego en el libro mayor, para luego establecerlos en el balance de comprobación y en el Estado de Situación Financiera, lo que antes era el Balance General y en el Estado de Resultados Integral, lo que antes era el Estado de Ganancias y Pérdidas.

Problemas Específicos

Problema Específico 1

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de recepción, traslado y entrega de mercaderías dañadas en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC periodo 2017?

Alternativas de solución al problema específico 1

1. El manejo inadecuado de la recepción, traslado y entrega de mercaderías dañadas a los usuarios y clientes de la empresa, desde ya configura una gestión deficiente en la parte administrativa, los cuales generan sobre costos a la empresa, porque se tiene que reponer o reembolsar a los clientes y usuarios lo que les corresponde, considerado a los destinatarios, todas las mercaderías dañadas ya sea por efectos de la manipulación en la carga y descarga de las mercaderías o por efectos del mismo viaje en los camiones, ya sea por estar mal distribuidos o por otros motivos subyacentes.
2. Si consideramos que las mercaderías dañadas generan un sobre costo a la empresa, pues se establece que algunos casos los destinatarios no reciben las mercaderías dañadas y por ende la empresa deben reembolsar a los usuarios, a pesar que en las condiciones de traslado no se establece dichas condiciones.
3. Si la responsabilidad de las mercaderías dañadas es de los conductores y ayudantes en el trayecto del traslado, es decir, por la manipulación de los mismos en la estiba y desestiba; también debe considerarse las

mercaderías dañadas por las horas de viaje en los camiones y la afectación del clima de la selva por las altas temperaturas de calor, desde luego ello debe estar establecido en el manifiesto de carga y en el contrato del servicio a la hora de recepcionar las mercaderías para su traslado.

4. Tomando en cuenta que todo lo descrito es responsabilidad de personas, entonces cabe la alternativa de solución al problema de mejorar el proceso de reclutamiento y selección de personal a la hora de contratar para estos servicios, así como el área de recursos humanos, debe establecer claramente los requisitos que deben cumplir los postulantes para ingresar a laborar a la empresa y todo ello deberá reflejarse positivamente en la elaboración de los estados financieros, considerando perspectivas de no generar pérdidas para la empresa.

Problema específico 2

¿De qué manera incide el manejo inadecuado de los costos de servicios en los Estados Financieros de la empresa TRANS J. VRAE SAC periodo 2017?

Alternativas de solución al problema específico 2

1. Los costos de los servicios están establecidos por los pagos de alquileres a los locales, pagos de los derechos laborales, pago de tributos y similares así como el pago por los cambios de repuestos, neumáticos y otros accesorios que necesitan los camiones y unidades vehiculares para cumplir adecuadamente con los servicios a los clientes y usuarios.
2. Los pagos de seguros, y otros pagos se deben realizar tomando en cuenta una relación de costos y gastos, los cuales se incluyen en la investigación; sin embargo, deben darse otros gastos los cuales no se encuentran documentado, entonces a lo que proponemos es que todos los pagos realizados ya sean en grande o en pequeño, deben estar documentado para así considerarse en la contabilidad y ser objeto de reconocimiento y consideración en los estados financieros.

3. Los pagos de repuestos y accesorios y otros afines, también deben estar debidamente documentado, pues muchas de estas compras de repuestos y accesorios se realizan en la ruta de viaje, ya sea por algunos desperfectos que presentan los camiones en pleno viaje y desde luego debe arreglarse para continuar el viaje; entonces se da el caso que los choferes o conductors solamente presentan el monto de los gastos pero no el detalle y en un simple papel, lo cual no es correcto; debe establecerse que toda compra que se realiza debe ser con factura o boleta de venta, así como la consideración y manejo de los comprobantes de pago.
4. El mejoramiento de estos costos deben estar reflejado en los estados financieros, los cuales incluyen los cuatro estados financieros de una contabilidad completa, es decir, elaborarse los siguientes estados financieros: el estado de situación financiera o balance general, el estado de resultados integral o estado de ganancias y pérdidas, el estado de cambios en el patrimonio neto, siempre que la empresa haya adquirido algún bien mueble o inmueble en el periodo del ejercicio contable y el estado de flujos de efectivo, considerando los ingresos y egresos de dinero en efectivo tanto en caja como en las cuentas corrientes bancarias.

CONCLUSIONES:

1. La empresa no dispone con las dimensiones y precauciones adecuadas de almacén para resguardar la mercadería del cliente y ello se refleja en la imagen que guarda el cliente para futuras operaciones; sin embargo, a pesar de estas anomalías, los clientes confían en la empresa por los años de experiencia en el mercado y porque no existe otra empresa que realiza estos viajes a estas zonas de peligro por terrorismo y por narcotráfico.
2. Se ha encontrado también en la investigación que la empresa no cuenta con un sistema y/o documento de manifiesto de carga, en la cual se describe y detalla las características de las mercaderías a trasladarse, de esta forma el control de mercaderías no está siendo eficaz y oportuno para su previa atención y por ello el costo y los gastos de los servicios no están siendo reflejados en los estados financieros de la empresa.
3. La empresa carece de personal capacitado, entrenado y con formación en operaciones de logística así como con la experiencia en el área asignada; por tal motivo, estas personas dejan pasar las mercaderías sin registrarse y sin pesarse, así como se olvida de enviar otras mercaderías y documentos, los cuales son objeto de quejas y reclamos posteriores. No se tienen al día los inventarios de las mercaderías según sus clasificaciones de fragilidad.
4. Los estibadores no cuentan con precaución y criterio al momento de cargar y descargar las mercaderías desde el vehículo hacia el almacén. El conductor asignado no cuenta con cautela al momento de conducir y/o trasladar la mercadería a su respectivo destino y todo ello se refleja en las mercaderías dañadas y maltratadas que se encuentran en los almacenes de destino en este caso en Pichari, Kimbiri, Ayacucho, El Vraem y en las otras agencias de destino; sin embargo, no debemos olvidar que desde los almacenes de Lima se tienen estas debilidades en la gestión logística.

RECOMENDACIONES:

1. Es necesario realizar una remodelación de las instalaciones del almacén general en la ciudad de Lima, adecuado para las mercaderías en general y de esta forma aumentar la solvencia económica para la empresa por el aumento de los usuarios y clientes, siendo de conocimiento de las personas y empresas que realizan transacciones en la zona del Vraem y de las ciudades aledañas a este distrito en la ciudad de Ayacucho.
2. La empresa debe establecer contar con el sistema y/o documento llamado manifiesto de carga en la cual se especifica y se detalla las características de las mercaderías a trasladarse y de esto modo obtener un mejor control de la mercadería y poder evitar daños y pérdidas; así como tener la información para ser conciliados con los comprobantes de pago, el registro de compras, el registro de ventas, los libros contables y con ello la preparación de los estados financieros con cifras correctas y reales.
3. Se debe implementar en la empresa la elaboración de los manuales administrativos como el manual de organización y funciones, un manual de procedimientos, un manual de políticas del transporte de carga, un manual de ética, el reglamento interno de trabajo y el reglamento de seguridad y salud en el trabajo; y con todo ello, capacitar a los trabajadores de la empresa en el manejo, control y precaución de mercaderías, para así de este modo prestar un servicio de calidad, responsabilidad, seguridad y puntualidad de excelencia, siempre orientado en la satisfacción del cliente.
4. Realizar una adecuada selección de personal considerado como talentos humanos para contratar trabajadores administrativos, contables, logísticos, conductores de los camiones con alta capacidad y experiencia en rutas largas de viaje, así como la contratación de estibadores con experiencia, que eviten los daños y perjuicios a las mercaderías; y todo ello, paralelo en la elaboración de los estados financieros en que debe registrarse todos los ingresos de dinero, los costos y gastos en que incurre la empresa a diario.

REFERENCIAS

Libros:

- Aristizabal, (2002). *Estados Financieros*.
- Borda Pérez Mariela (2013), *El Proceso de la Investigación*. Universidad del Norte. 2013
- Calderón Moquillaza J. (2014). *Estados Financieros*. (4ta Edición). JCM editores. P. 235.
- Carvalho Betancur J. A. (2010) *Estados Financieros*. (1era Edición). Ecoe ediciones. P. 316
- Estupiñan Gaitán R. (2012), *Estado Financieros básicos bajo NIC/NIIF*. Ecoe ediciones 2012. P. 232
- Fierro Martínez A. M. (2011). *Contabilidad General* (4ª ed.). Ecoe ediciones 2011. P. 383
- Flores Soria. (2008). *Los Estados Financieros Según la Norma Internacional De Contabilidad 1*
- Mendoza O. (2011). *Control de Inventarios* (1era Edición). editorial la ensenada. Madrid 2011.
- Palomino Hurtado C. (2010). *Los Estados Financieros*. Editor. Lima, Calpa 2013.
- Urbano. Claudio A.; Yuni. José A. (2006). *Técnicas para Investigar y Formular Proyectos de Investigación* Vol. 1.
- Vidal, Londoño &Conteras. (2004). *Control de Inventarios*. p.35.

Normas Legales:

- Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre – junio 2015
- Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – 08/10/1999
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte (2004).

Página Web:

- Torres Chani A. M.(2018). *Las Herramientas Financieras y su Incidencia en la Toma de Decisiones de la Empresa Clan Transportes SAC 2017*. Universidad las Américas 2018.
Biblioteca Virtual de la Universidad de las américas (Revisado -02/07/2018)
<http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/44/discover>
- Janampa Sanchez W. J (2010) *Reseña Histórica, inicio de Actividad, Giro del Negocio, Actividad Comercial*.
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA “TRANS. J. VRAE S.A.C”
<http://www.transjvrae.com>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones - (Revisado -26/06/2018)
 - ✓ *Posición del transporte terrestre dentro del proceso logístico Integral*
 - ✓ *Actividades del transporte terrestre de Mercaderías,*
 - ✓ *Producción de los servicios de transporte terrestre de Mercaderías.*
 - ✓ *Costo de operación del vehículo de transporte de carga por carreteras.*
 - ✓ *Estructura y agregación de los costos de operación del vehículo.*<http://www.mtc.gob.pe/>
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. (Revisado -04/07/2018)
 - ✓ *Reglamento Nacional de Transito.*http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf

APÉNDICE

APÉNDICE A: INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

CUESTIONARIO PARA EL CONTROL INTERNO RELACIONADO A LA ELABORACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS:

Estimado trabajador:

La presente encuesta es parte de una investigación que tiene por finalidad evaluar la relación que existe entre la recepción, traslado y entrega de mercaderías y su relación con los estados financieros en la empresa TRANS. J. VRAE S.A.C. en el año 2017.

La encuesta es totalmente confidencial y anónima, por lo cual le agradeceremos ser lo más sincero posible.

Instrucciones: Lea atentamente y marque con una X en el casillero de su preferencia del ítem correspondiente.

DATOS DEMOGRÁFICOS

Edad: () Sexo ()

Ocupación: 1. Profesional () 2. Técnico () 3. Auxiliar () 4. Otros ()

Para evaluar las variables, marcar con una “X” en el casillero correspondiente según a la siguiente escala:

Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
1	2	3	4	5

N°	ITEMS	1	2	3	4	5
	VARIABLE INDEPENDIENTE (X): RECEPCIÓN, TRASLADO Y ENTREGA DE MERCADERÍAS					
1	¿Considera usted que la gerencia general tiene la capacidad de planificar adecuadamente la recepción, traslado y entrega de mercaderías?					
2	¿Es cierto que la empresa debe crear un departamento de recursos humanos?					
3	¿Es necesario establecer un área de contabilidad para dirigir y controlar los ingresos y egresos económicos de la empresa?					
4	¿Está de acuerdo que se debe realizar auditorías internas cada seis meses para conocer las cifras sobre la situación financiera de la empresa?					
5	¿Es cierto que se debe seleccionar adecuadamente al personal de recepción, traslado y entrega de					

	mercaderías?					
6	¿Cada trabajador supervisa por sí mismo sus labores y se hace responsable de su trabajo?					
7	¿Considera usted que la empresa debe trabajar con profesionales y técnicos con capacidades de gestión administrativa y contable?					
8	¿Es necesario controlar los viajes de los conductores cuando retornan de Pichari y Kimbiri hacia Ayacucho y hacia Lima?					
9	¿Considera obligatorio que el área contable presente los estados financieros cada mes?					
10	¿Los estibadores tanto en Lima como en los lugares de destino deben ser trabajadores en planilla de remuneraciones?					
11	¿Los trabajadores requieren una comunicación efectiva con los directivos para aportar soluciones al problema?					
12	¿La evaluación de desempeño ayuda a la empresa a mejorar el rendimiento de los trabajadores en Lima y en provincias?					

Muchas gracias por su colaboración.

CUESTIONARIO PARA LA VARIABLE DEPENDIENTE:

ESTADOS FINANCIEROS

Estimado trabajador:

La presente encuesta es parte de una investigación que tiene por finalidad evaluar la relación que existe entre la recepción, traslado y entrega de mercaderías y los estados financieros en la empresa TRANS J. VRAE S.A.C. año 2017.

La encuesta es totalmente confidencial y anónima, por lo cual le agradeceremos ser lo más sincero posible.

Instrucciones: Lea atentamente y marque con una “X” en el casillero de su preferencia del ítem correspondiente.

DATOS DEMOGRÁFICOS

Edad: () Sexo ()

Ocupación: 1. Profesional () 2. Técnico () 3. Auxiliar () 4. Otros ()

Para evaluar las variables, marcar con una “X” en el casillero correspondiente según a la siguiente escala:

Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
1	2	3	4	5

N°	ITEMS	1	2	3	4	5
	VARIABLE DEPENDIENTE: ESTADOS FINANCIEROS (Y)					
1	¿Está de acuerdo con establecer que el área contable presente los estados financieros cada mes?					
2	¿Conocer los estados financieros otorga oportunidades de desarrollo para la empresa y mejorar el rendimiento de los trabajadores?					
3	¿En el estado de situación financiera se debe considerar todas las operaciones del activo y pasivo de la empresa?					
4	¿Es cierto que en el estado de resultados integral se considera las ganancias y las pérdidas del periodo que pueden ser mensuales?					
5	¿Comprende usted que en el estado de cambios en el patrimonio neto se conocen las compras de muebles e inmuebles?					

6	¿El estado de flujos de efectivo muestra la liquidez en caja dentro de la empresa y en los bancos a través de las cuentas corrientes y de ahorros de la empresa?					
7	¿Es cierto que los estados financieros debe considerar a estos cuatro estados financieros para la toma de decisiones de los directivos de la empresa?					
8	¿Es verdad que mediante estos cuatro estados financieros los auditores tienen la información más garantizada para el control interno?					
9	¿Está de acuerdo que mediante el control interno se tiene más conocimiento y más control de las operaciones en la empresa?					
10	¿Es cierto que los trabajadores son motivados cuando conocen las cifras económicas y financieras de la empresa mediante el control interno?					
11	¿El control interno debe ser realizado por personas con capacidades y experiencias en auditorías internas y externas?					
12	¿Considera usted que los procesos de control administrativo y contable en la empresa ayuda a evitar los robos, hurtos y desbalances en los estados financieros?					

Muchas gracias por su participación.

APÉNDICE B: PRODUCTIVIDAD OPERACIONAL

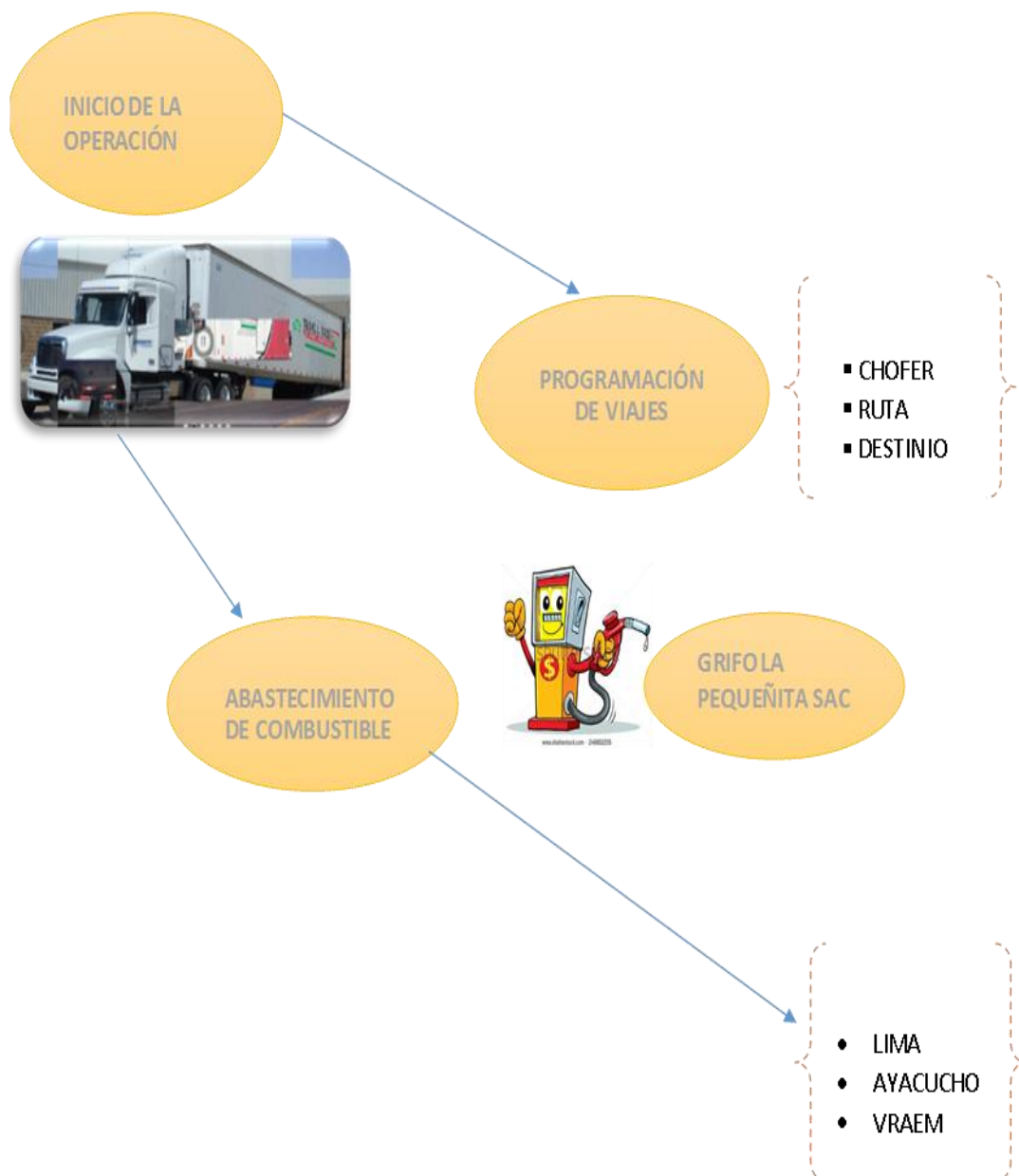


Figura 1: Productividad Operacional.
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE C: MAPA GEOLÓGICO DEL DEPARTAMENTO DE AYACUCHO -
HUAMANGA



Figura 2: Mapa Geológica del Departamento de Ayacucho

Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Departamento_de_Ayacucho

RUTA LIMA – AYACUCHO



A white Freightliner truck with a red and white cargo box is driving on a snowy mountain road. The truck is moving towards the right. The background shows a steep, snow-covered mountain slope. The truck has "THOMAS J. VRAN" written on the windshield.

Figura 4: Salida de camión con destino al Departamento de Ayacucho - Huamanga
Fuente: <http://www.transjvrae.com>

APÉNDICE E: MAPA GEOLÓGICO DEL VALLE DEL RÍO APURIMAC, ENE Y MANTARO – VRAEM

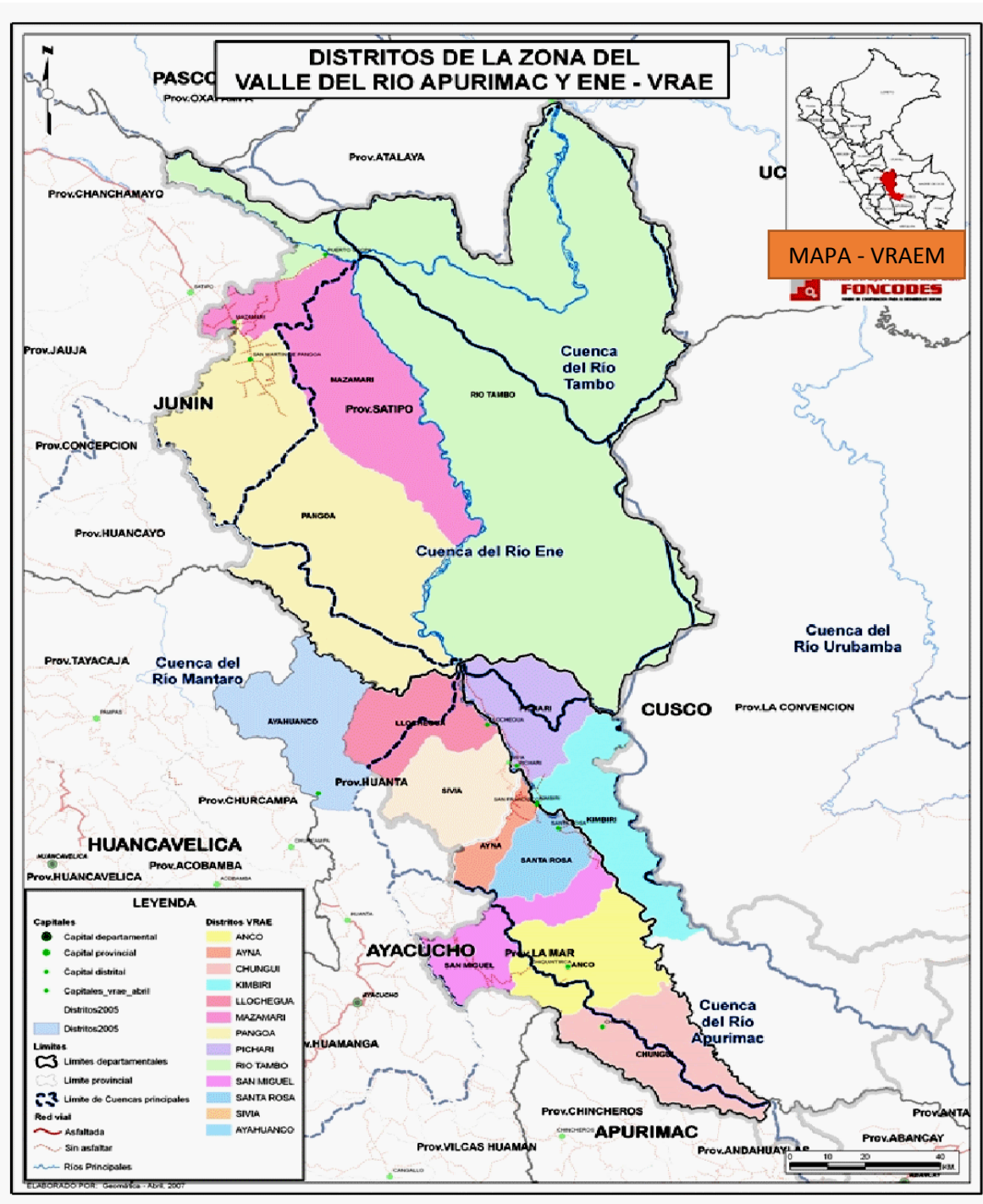


Figura 5: Mapa Geológico del Valle del Río Apurímac, Ene y Mantaro – VRAEM

Fuente: <http://elheraldodecusco.blogspot.com/2012/04/donde-queda-el-vrae.html>

APÉNDICE F: RUTA AYACUCHO – VRAEM

RUTA AYACUCHO – VRAEM

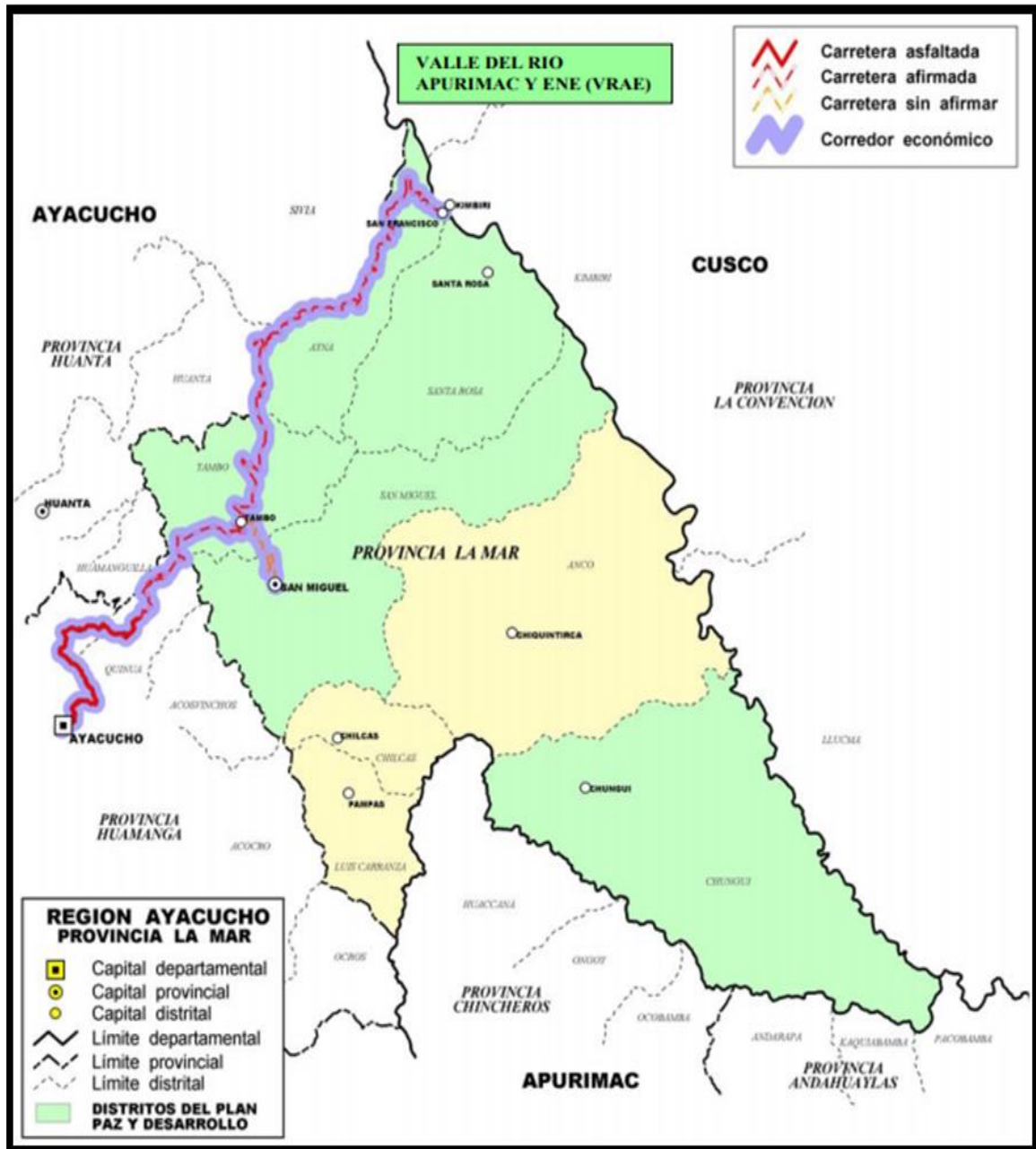


Figura 6: Mapa de la ruta de la Región AYACUCHO – VRAEM

Fuente: http://eudora.vivienda.gob.pe/OBSERVATORIO/PAZYDESARROLLO/2007/CUSCO_LACONVENCION/PDU_PICHARI.pd

APÉNDICE G: SALIDA DE CAMIÓN CON DESTINO AL VRAEM

SALIDA DE CAMIÓN CON DESTINO AL VRAEM



Figura 7: Salida de Camión con destino al VRAEM.
Fuente: integrantes.

CARRETERA EN CONDICIONES DEPLORABLES (AYACUCHO – VRAEM)



Figura 8: Carretera en condiciones deplorables (Ayacucho - Vraem).
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE H: CONDICIONES DE RUTA POR AGUA PICHARI - VRAEM

CONDICIONES DE VIAJE RUTA PICHARI – VRAEM



Figura 9: Carretera en condiciones deplorables (Ayacucho - Vraem).
Fuente: Integrantes.

TRASLADO DE CAMION POR EMBARCACIÓN HACIA EL DISTRITO DE PICHARI



Figura 10: Traslado de camión por embarcación hacia el Distrito de Pichari.
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE I: ESTIBA DE MERCADERÍAS PARA PROXIMO VIAJE

PERSONAL ESTIBANDO MERCADERÍAS AL VEHÍCULO PARA SU PRÓXIMA SALIDA



Figura 11: Personal estibando mercaderías al vehículo para su próxima salida.
Fuente: Integrantes.

PERSONAL ENCARGADO DE ACOMODAR LAS MERCADERÍAS DENTRO DEL VEHICULO



Figura 12: Personal encargado de acomodar las mercaderías dentro del vehículo.
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE J: DESCARGA DE MERCADERÍAS EN PICHARI

DESCARGA DE MERCADERÍA EN EL DISTRITO DE PICHARI



Figura 13: Descarga de mercaderías en el Distrito de Pichari.
Fuente: Integrantes.

PERSONAL RESPONSABLE DESESTIBANDO MERCADERÍAS



Figura 14: Personal responsable desestibando mercaderías.
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE K: ALMACEN INADECUADO E INSEGURO NO CUENTA CON TECHO



Figura 15: Almacén Inadecuado e Inseguro no cuenta con techo.
Fuente: Integrantes.

ALMACENAMIENTO DE MERCADERIAS EN CONDICIONES DE RIESGOS A DETERIOROS O PÉRDIDAS



Figura 16: Almacenamiento de mercaderías en condiciones de riesgo a deterioros o pérdidas.
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE L: ALMACENAMIENTO EN LIMA SIN ORDEN NI GARANTÍA

EL ALMACENAMIENTO NO CUENTA CON GARANTÍAS DE SEGURIDAD



Figura 17: El almacenamiento no cuenta con garantías de seguridad.
Fuente: Integrantes.

LA MERCADERIA NO CUENTA CON ENVOLTURA ADECUADA, CON RIESGO A SUFRIR UNA PÉRDIDA O ROBO



Figura 18: La mercadería no cuenta con envoltura adecuada, con riesgo a sufrir una pérdida o robo
Fuente: Integrantes.

APÉNDICE M: POSICIÓN DE MERCADERÍAS EN MALAS CONDICIONES

POSICIÓN DE MERCADERÍAS EN MALAS CONDICIONES POR PARTE DE ESTIBADORES IMPRUDENTES



Figura 19: Posición de mercaderías en malas condiciones por parte de estibadores imprudentes.
Fuente: integrantes.

COLOCACIÓN DE UN TROMPO MEZCLADOR DENTRO DEL VEHICULO



Figura 20: Colocación de un trompo mezclador dentro del Vehículo
Fuente: Integrantes.

MODELO DE MANIFIESTO DE CARGA

Fuente: Integrantes.

APÉNDICE O: CONTRATO PARA EL TRASLADO DE MERCADERÍAS

CONDICIONES DE CONTRATACIÓN – CLÁUSULAS

- a) La empresa no se responsabiliza por pérdida o deterioro de Alhajas, dinero, valores y documentos introducidos en sobres y/o paquetes que no han sido declaradas y/o aceptados para ser transportadas por la empresa.
- b) La Vida o estado de salud de animales no declarados
- c) Direcciones erradas y consignados que no han sido plenamente identificadas.
- d) Las encomiendas deberán estar embaladas correctamente al momento de su despacho para evitar deterioro, el mal embalaje o su ausencia es responsabilidad del usuario.
- e) En caso de encomiendas perecibles como frutas, víveres u otros, estas serán desechados pasado los 7 días calendarios de su recepción si no son retirados por el remitente.
- f) Está terminantemente prohibido transportar todo tipo de carnes
- g) Toda encomienda que no sea reclamada por el destinatario en el plazo de 30 días, esta será declarada como abandono legal.
- h) La empresa no es responsable por perdidas, extravió, sustracción, hurto y/o robo, deterioro, destrucción, entrega errónea o suplantación de una encomienda debido a circunstancia o factores ajenos a su control.
- i) El cliente debe adjuntar los comprobantes original y copias de las guías de remisión (Original: Destinatario, Copias: SUNAT).
- j) Si el consignatario no fuera ubicado en su domicilio, se dejará notificación para que se acerque a nuestras oficinas.
- k) No se aceptan reclamos una vez firmado el comprobante de pago, la constancia de entrega firmada acredita haber sido recepcionado satisfactoriamente.
- l) Transcurrido los 60 días sin retirar la carga o encomienda, estas serán desechadas sin responsabilidad para la empresa. A partir del día 15 hasta el día 60 la empresa está autorizada a cobrar por deposito.

- m) En caso de haber declarado el valor declarado que contiene la encomienda, el usuario deberá pagar el 5% aplicado a dicho valor declarado más flete por traslado, solo en ese caso la indemnización será el 100% del valor declarado previa justificación de la pre existencia de los bienes.
- n) La entrega de encomienda y/o giro es personal en nuestras oficinas, en el caso de las empresas serán entregados personalmente en nuestras oficinas al representante legal y/o apoderado debidamente identificado y autorizado.
- o) Está prohibido transportar, animales vivos, materiales o elementos cáusticos, corrosivos, explosivos, sustancias e insumos dañinos para la salud, contaminación ambiental o, sujeta a control o regulación sectorial, el incumplimiento implica que el usuario asume la responsabilidad por los daños.
- p) Las tarifas de pagos por destinos no están sujetos a modificación, salvo en los casos de errores en la digitación previamente comprobados.
- q) Toda encomienda no declarada como frágil viaja bajo responsabilidad del cliente por cualquier daño que pueda ocurrir.
- r) El servicio de envío y de entrega de carga y encomienda está sujeto a la demanda y operatividad diaria, asimismo las entregas a domicilio.
- s) Es responsabilidad de los clientes verificar las encomiendas de los datos consignados, posteriormente no hay lugar a reclamo.
- t) El cliente asumirá el pago adicional por cualquier corrección y/o cambios de datos que solicite. Todo tramite es personal en nuestras oficinas
- u) Para el envío de carga o encomienda es obligatorio ingresar la clave de 4 dígitos. Para entregas el consignado deberá identificarse con su DNI original y vigente y digitar la clave secreta de entrega. La creación y uso de la clave secreta es de total responsabilidad del remitente y/o consignado. En caso de olvido de la clave secreta, el consignado deberá presentar una ficha RENIEC que acredita fehacientemente que es el consignado.

Fuente: Autores.

APÉNDICE P: CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA

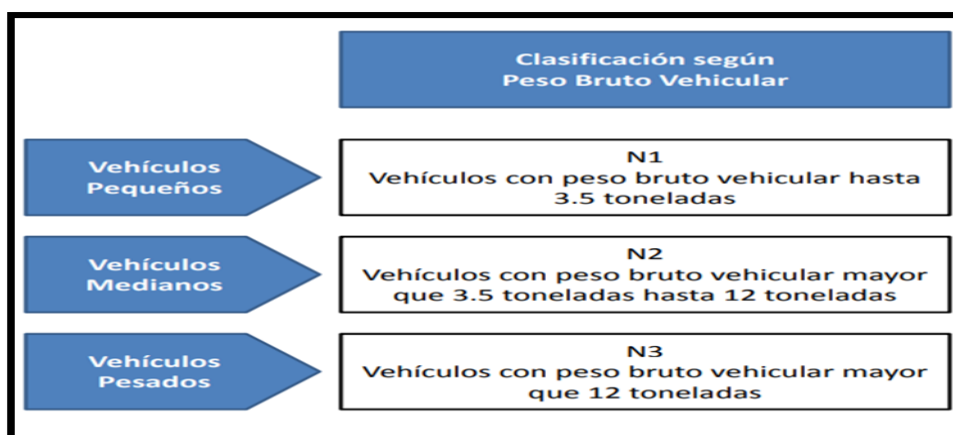
Los vehículos que utiliza la empresa para sus servicios de carga de mercadería por carretera, son vehículos diseñados especialmente para el transporte de mercadería en general, en la cual son vehículos únicos motorizados, con plataforma de carga extensa, los mismos que proporcionan mayor seguridad para sus mercaderías en general. La empresa cuenta con unidades tractoras y unidades de camiones semi tráileres en la cual son clasificadas con las

Transporte Ligero:
- Unidades con capacidad de 15M3 y 02 TNM
- Unidades con capacidad de 30M3 y 05 TNM
Transporte Mediano:
- Unidades con capacidad de 60M3 y 14 TNM
- Unidades con capacidad de 75M3 y 14 TNM
Transporte Pesado:
- Unidades con capacidad de 90M3 y 30 TNM
Transporte especial:
- Unidades Cama baja, plataforma y grúa

características siguientes:

Fuente: Pagina Web de la empresa Trans. J Vrae.

Se clasifican según su Peso Bruto Vehicular por la aprobación mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, vigente a partir del 12 de octubre del 2003.



Fuente: Reglamento Nacional de Vehículo (DS 058-2003-MTC)

Para iniciar su principal actividad, la empresa cuenta con 11 unidades de Transporte de Carga, A continuación, detallaremos sus respectivas características:

TIPO DE VEHÍCULO	DETALLE
Tractora	Freightliner / Unidad tractora M2 112 / T1J-814 / Blanco
Tractora	Freightliner / Unidad tractora CL 120 / C2U-856 / Blanco
Tractora	Freightliner / Unidad tractora CL 120 / AWW-915 / Rojo
Camión	Mercedes Benz / Atego 2428/54 / ASZ-819 / Blanco-Rojo-Negro
Camión	Mercedes Benz / Atego 2428/54 / AMM-705 / Blanco-Rojo-Negro
Camión	Mercedes Benz / Atego 2428/54 / AMN-710/ Blanco-Rojo-Negro
Camión	Mercedes Benz / Atego 2428/54 /ATJ-739/ Blanco-Rojo-Negro
Camión	HINO / FC10 4x2 / D8J-924 / Blanco-Rojo-Negro
camión	HINO / FC / ANS-920 / Blanco-Rojo-Negro
Camión	Hyundai / H100-TRUCK / B8L-707 / Azul
Camión	Mitsucombishi Fuso/ Canter /AMM-775/ Blanco-Rojo-Morado-Rosado

Fuente: Elaboración Propia

ESTRUCTURA DE COSTOS BÁSICOS DE LA EMPRESA TRANS. J. VRAE S.A.C

RUTA LIMA – VRAEM

A. INGRESOS POR VIAJE

Detalle	Por 1 Unidad	Por 11 Unidades.
Cant. de kilos transp.	30,000.00	330,000.00
Flete por kilo	0.25	0.25
Total del flete	7,500.00	82,500.00

B. EGRESOS POR VIAJE

- Combustible 1,200.00
- Peaje 200.00

1,400.00 x 11 vehículos = 15,400.00

C. GANANCIAS POR VIAJE

Detalle	Por 1 Unidad	Por 11 Unidades.
Total del Flete	7,500.00	82,500.00
Total de Egresos x Viaje	1,400.00	15,400.00
Total del flete	6,100.00	67,100.00

La presente estructura nos da a conocer los costos básicos de las 11 unidades vehiculares por un monto total de S/. 82,500.00, y del mismo modo podemos apreciar el monto de egresos por la suma total de S/. 15,400.00, de esta manera obtendremos una ganancia por viaje de un monto total de S/. 67,100.00 por las 11 unidades vehiculares.

LOS COMPONENTES DE LOS COSTOS DIRECTOS POR VIAJE DE LA EMPRESA TRANS. J. VRAE. POR UNA UNIDAD DE TRANSPORTE:

Impuesto Vehicular

CONCEPTO	COSTO DEL VEHICULO	IMPUESTO VEHICULAR ANUAL	COSTO DE IMPUESTO ANUAL	COSTO DE IMPUESTO POR VIAJE	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO DE IMP. POR KILOMETROS
Impuesto Vehicular	S/.189,660.00	1%	S/.1,897.00	S/.19.76	757.22 KM	S/.0.0261

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el impuesto vehicular de la tasa porcentual anual del 1%, incurrido por cada kilómetro tomando en cuenta el valor del costo del vehículo.

Seguro Vehicular

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Seguro Vehicular	Anual	1	Unidad	757.22 KM	S/.220.00	S/.220.00	S/.3.33	S/.0.01

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra la periodicidad de consumo anual y el costo total anual del seguro vehicular.

Depreciación

CONCEPTO	COSTO DEL VEHICULO	DEPRECIACION ANUAL	COSTO DE DEPRECIACION	COSTO POR VIAJE	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO POR KILOMETROS
Depreciación	S/.189,660.00	20%	S/.37,932.00	S/.395.13	757.22 KM	S/.0.52

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el costo de la depreciación por kilómetro que recorre el vehículo, teniendo en cuenta el porcentaje anual del 20%, considerando también el costo de viaje que es determinado entre los 12 meses del año y los 8 viajes que se realiza mensualmente.

Combustible

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Combustible	Por Viaje	93	Galones	757.22 KM	S/. 12.00	S/. 1,116.00	S/. 1,116.00	S/. 1.47

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra la cantidad de galones de combustible que se consume por viajes, teniendo en cuenta la periodicidad de consumo por viaje.

Neumáticos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Neumáticos	Anual	10	Unidad	757.22 KM	S/. 1,635.00	S/. 16,350.00	S/. 170.00	S/. 0.46

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el costo unitario de los neumáticos, teniendo en cuenta la periodicidad de consumo anual.

Honorarios del Conductor

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA – VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Honorarios del Conductor	Pago por viaje	1	Unidad	757.22 KM	S/. 250.00	S/. 250.00	S/. 250.00	S/. 0.33

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el monto del sueldo a pagar al conductor, teniendo en cuenta que el monto es cancelado según los viajes que este realiza.

Viáticos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Viáticos	Pago por viaje	1	Unidad	757.22 KM	S/. 20.00	S/. 20.00	S/. 20.00	S/. 0.03

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el monto del pago de los viáticos cancelados al conductor, teniendo en cuenta que el monto es cancelado según los viajes que este realiza.

Estibadores

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR DÍA	COSTO POR KILOMETRO
Estiba	Pago por Día	1	Unidad	757.22 KM	S/. 150.00	S/. 150.00	S/. 150.00	S/. 0.19
Desestiba	Pago por Día	1	Unidad	757.22 KM	S/. 150.00	S/. 150.00	S/. 150.00	S/. 0.19

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el monto del pago al personal encargado de estiba y desestiba, teniendo en cuenta que el pago a cancelar es por día.

Repuestos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO
Repuestos	Mensual	1	Unidad	757.22 KM	S/. 1500.00	S/. 1500.00	S/. 15.63	S/. 0.02

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra que los repuestos son considerados gastos operativos con una periodicidad de consumo mensual

Peajes

CONCEPTO	PERIODI CIDAD DE CONSU MO	CANT IDAD	TIPO	KILOME TROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COS TO POR KILO MET RO
Peajes	Pago por viaje	7	Unidad	757.22 KM	S/. 25.00	S/. 175.00	S/. 175.00	S/. 0.23

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el costo unitario del peaje, teniendo en cuenta que el monto a pagar es por viaje.

Mantenimiento

CONCEPTO	PERIODI CIDAD DE CONSU MO	CANT IDAD	TIPO	KILOME TROS LIMA - VRAEM	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	COSTO POR VIAJE	COS TO POR KILO MET RO
Mantenimiento	Anual	1	Unidad	757.22 KM	S/. 1,600.00	S/. 1,600.00	S/. 16.67	S/. 0.02

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra los costos del mantenimiento por cada unidad vehicular, teniendo en cuenta la periodicidad anual.

Flete

TONELADAS	FLETE POR KILO	FLETE TOTAL	COSTOS DIRECTOS	COSTOS OPERATIVOS	COSTOS ADMINISTRATIVOS	GANANCIA REAL
30,000	S/.0.25	S/.7,500.00	S/.418.22	S/. 2,063.30	S/. 1,900.00	3118.48

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra el costo del flete dependiendo a la cantidad y al peso de la mercadería, de tal forma el gerente tomara una decisión si el tipo de actividad se considera como ganancia ante los costos y gastos que se realiza en el transcurso del viaje.

COSTOS ADMINISTRATIVOS

COSTOS ADMINISTRATIVOS		
DETALLES	MENSUAL	COSTO POR VIAJE
Sueldos Del Gerente	S/. 3,000.00	S/. 375.00
Sueldos Del Administrador	S/. 2,000.00	S/. 250.00
Sueldo Del Contador	S/. 1,500.00	S/. 187.50
Sueldo De La Secretaria	S/. 1,200.00	S/. 150.00
Alquiler Del Local	S/. 7,000.00	S/. 875.00
Servicios Básicos	S/. 300.00	S/. 37.50
Internet	S/. 80.00	S/. 10.00
Teléfono	S/. 120.00	S/. 15.00
TOTAL	S/. 15,200.00	S/. 1,900.00

Fuente: Elaboración Propia

Comentario: El presente cuadro muestra los sueldos mensuales de los trabajadores de las diferentes áreas involucradas y de igual forma reconoce los gastos administrativos de la empresa.

**ESTRUCTURA DE LOS COSTOS DE SERVICIOS DE LA EMPRESA TRANS. J.
VRAE S.A.C**

RUTA LIMA – AYACUCHO – KIMBIRI - PICHARI

Detalle	Costo Por Kilometro	Costo Por Viaje (1 Unidad)	Costo Total (11 Unidades)
Costos Directos	S/. 0.73	S/.418.22	S/. 4,600.42
Impuesto Vehicular	S/. 0.2	S/.19.76	S/.217.36
Seguro Vehicular	S/. 0.01	S/.3.33	S/.36.63
Depreciación	S/. 0.52	S/.395.13	S/.4,346.43
Costos Operativos	S/. 2.94	S/. 2,063.30	S/. 24,346.30
Combustible	S/. 1.47	S/.1,116.00	S/.12,276.00
Neumáticos	S/. 0.46	S/.170.00	S/.1,870.00
Honorario Del Conductor	S/. 0.33	S/.250.00	S/. 2,750.00
Viáticos	S/. 0.03	S/ 20.00	S/. 220.00
Estiba	S/. 0.19	S/.150.00	S/. 1,650.00
Desestiba	S/. 0.19	S/. 150.00	S/.1,650.00
Repuesto	S/. 0.02	S/.15.63	S/. 171.93
Peajes	S/. 0.23	S/. 175.00	S/. 1,925.00
Mantenimiento	S/. 0.02	S/. 16.67	S/. 183.37
Costos Administrativos	Mensuales		
	S/. 15,200.00	S/. 1,900.00	S/. 1,900.00
Sueldo Del Gerente	S/. 3,000.00	S/. 375.00	S/. 375.00
Sueldo Del Administrador	S/. 2,000.00	S/. 250.00	S/. 250.00
Sueldo Del Contador	S/. 1,500.00	S/. 187.50	S/. 187.50
Secretaria	S/. 1,200.00	S/. 150.00	S/. 150.00
Alquiler De Local	S/. 7,000.00	S/. 875.00	S/. 875.00
Servicios Básicos	S/. 300.00	S/. 37.50	S/. 37.50
Internet	S/. 80.00	S/. 10.00	S/. 10.00
Teléfono	S/. 120.00	S/. 15.00	S/. 15.00
TOTAL EGRESOS		S/. 4,381.52	S/. 30,846.30
TOTAL INGRESOS		S/. 7,500.00	S/. 82,500.00
GANANCIAS POR VIAJE		S/. 3,118.48	S/. 51,653.70

Fuente: Elaboración Propia